Die Verwaltung

der

Preußischen Staats-Eisenbahnen.

Dargestellt

von

Fritz Krönig,

Regierungsrath,
Mitglied der Kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau.

Zweiter, Besonderer Theil.

Breslau 1892.
Verlag von Wilh. Gottl. Korn.

Die Verwaltung

der

Preußischen Staats-Eisenbahnen.

Dargestellt

von

Fritz Krönig,
Regierungsrath,
Mitglied der Kgl. Eisenbahn-Direktion in Breslau.

Zweiter, Besonderer Theil.

Breslau 1892.
Verlag von Wilh. Gottl. Korn.

Inhalts-Verzeichniß

des

II. (Besonderen) Theils.

Erste Abtheilung.

Zweite Abtheilung.

Ordnung der Bahn-Verwaltung.

Seite

Dritte Abtheilung.

Ordnung der einzelnen Dienstzweige der Transport-Verwaltung.

Anlagen.

Druckfehler-Verzeichniß.

Seite 35, Zeile 6 von oben lies „1891/92" statt „1890/91"
= 41, = 9 von unten = „vorzunehmen" statt „zu übertragen".
= 77, = 4 von oben = „noch" statt „doch".
= 96, = 8 von oben = „β" statt „b"
= 116, = 7 von unten = „Restnachweisungen" statt „Restanweisungen".
= 160, = 16 der Anmerkung von unten ist hinter darf ein *) zu setzen.
= 160, in der untersten Anmerkung lies „1881" statt „1882".
= 170, = 11 von oben lies „Anwärterlisten" statt „Vakanzenlisten".
= 180, = 3 von unten = „3)" statt „d".
= 191, = 7 von oben = „c)" statt „e".
= 209, = 20 von oben = „4" statt „3".
= 210, = 10 von unten = „d" statt „f".
= 212, Anmerkung * ist hinter „P" die Ziffer „30" zu setzen.
= 213, = 20 von unten lies „e" statt „g".
= 215, = 19 von oben = „f" statt „h".
= 219, = 16 von unten = „Anhörung" statt „Anordnung".
= 220, = 10 von unten = „angelegt" statt „vorgelegt".
= 223, = 10 von oben = „der Arbeit" statt „derselben".
= 259, = 8 von unten = „bezeichneten" statt „von".
= 268, = 8 von unten = „zuzulassen" statt „zugelassen".
= 283, = 10 von oben = „Stundenzeit" statt „Stunden- und Tageszeit."
= 283, = 4 von unten = „dieses Verfahren" statt „dasselbe".
= 291, = 4 von unten = „2" statt „b)".
= 302, = 8 von oben = „b" statt „2".
= 340, = 6 von unten = „umliegend" statt „anliegend".
= 345, = 4 von unten = „bei" statt „auf".
= 371, = 13 von unten = „Blanko-Fahrkarten" statt „Blanko-Frachtkarten".

II. Besonderer Theil.

In dem Besonderen Theile sollen die einzelnen, zu den Hauptverwaltungszweigen gehörenden Dienstzweige, deren Aufgaben bereits im „Allgemeinen Theil“ gekennzeichnet sind, eine nähere Besprechung hinsichtlich ihrer inneren Ordnung sowie der Gesichtspunkte finden, unter welchen die Erfüllung dieser Aufgaben sich vollzieht. Eine ins Einzelne gehende Darstellung der unmittelbaren Technik des Dienstes liegt jedoch dem Zwecke dieser Arbeit fern; auch bleibt von derselben Alles ausgeschlossen, was in das Gebiet der reinen Tarif-, Bau-, Maschinen- und Betriebstechnik gehört.

Erste Abtheilung.

Ordnung der Dienstzweige und Aufgaben der Allgemeinen Verwaltung.

Die der „Allgemeinen Verwaltung“ in ihrer sachlichen Begriffsbedeutung angehörigen Dienstzweige sind in der folgenden Darstellung vorangestellt, weil durch dieselben gewissermaßen erst die Mittel gewonnen werden sollen, welche den Organismus der Staats-Eisenbahn-Verwaltung in Gang setzen und erhalten. Diesen Dienstzweigen liegt, wie schon früher hervorgehoben, die Aufgabe ob:

1. der Eisenbahn-Verwaltung den gesammten Bedarf an Geld, Sachgütern und Arbeitskräften zu verschaffen, dessen sie zur Erfüllung ihrer Aufgaben benöthigt ist,
2. nicht nur den beschafften Bedarf, sondern auch die Erzeugnisse und Ergebnisse des eigenen Betriebes an Geld und Sachgütern zu verwalten und zu verwenden, oder ihren bestimmungsmäßigen Verwendungszwecken zuzuführen.

Das Verhältniß der erwähnten drei Arten des öffentlichen Bedarfs (Geld, Sachgüter, Arbeitskräfte) zu einander bestimmt sich durch den Charakter der heutigen Volks- bezw. Finanzwirthschaft als Geldwirthschaft.

Die Naturalwirthschaft früherer Jahrhunderte, deren Wesen darin bestand, daß die gegenseitige Bedürfnißbefriedigung durch Tausch sich vollzog, und der Staat als Inbegriff der Gemeinwirthschaft das, was er an Sachgütern bedurfte, entweder unmittelbar aus den Einzel- (Privat-) Wirthschaften entnahm, oder aber selbst erzeugte, findet sich in dem modernen Staate nur noch in eingeschränktem Maße. In größerem Umfange kommt sie nur auf dem Gebiete der Heeres- und Kriegsverwaltung vor. Die Gesetze über die Kriegsleistungen und über die Naturalleistung für die bewaffnete Macht im Frieden verpflichten die Einzelwirthschaften, gewisse Dienste und Sachgüter in Natur zu leisten; in seinen Militär-Werkstätten erzeugt der Staat einen großen Theil seines Kriegsmaterials selbst; die allgemeine Wehrpflicht stellt ihm das nöthige Menschenmaterial für das Heer unmittelbar zur Verfügung, im Kriegsfalle selbst das Personal für die militärischen Eisenbahn-Formationen.

Auf dem Gebiete der Civilverwaltung des Staates dagegen ist der Zustand der Geldwirthschaft fast der allein herrschende. Sachgüter und Arbeitskräfte vermag der Staat hier im Wesentlichen nur durch Geld zu erlangen. Zwar bietet dasselbe auch hier nicht das einzige Mittel zur Beschaffung von Sachgütern und zur Entgeltung der Dienste der Beamten und Arbeiter. Naturalwirthschaft betreibt insbesondere die preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung insofern, als sie in ihren Lokomotiv- und Wagen-Reparatur-Werkstätten gewisse Vorrathsstücke zur späteren Verarbeitung anfertigen läßt, durch ihre Gasanstalten und elektrischen Licht-Anlagen den Beleuchtungsstoff für ihren Betrieb selbst gewinnt und als sie einer Anzahl ihrer Beamten einen Theil der Besoldung in Gestalt von Dienstwohnungen und Dienstländereien gewährt. Aber dies sind nur geringfügige Ausnahmen. Der eigentliche öffentliche Bedarf der Staats-Eisenbahn-Verwaltung setzt sich zunächst immer in die Form des Geldbedarfs um. Es ist daher die Bereitstellung des letzteren ihre erste Sorge. Demnächst ist ihr freilich ebenso sehr daran gelegen, daß sie für ihr Geld gutes, ja das beste Sachgüter-Material und Beamten- sowie Arbeiter-Personal gewinnt. Diese Aufgaben bilden daher den Gegenstand je besonderer Fürsorge, Einrichtungen und Vorschriften der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Der Sachgüterbedarf, auch Real-Bedarf genannt, zerfällt in den Bedarf an unbeweglichen und beweglichen Gütern. Beide Gattungen von Realbedarf haben jedoch weder hinsichtlich des Beschaffungsverfahrens noch hinsichtlich der Verwaltung etwas Gemeinsames mit einander. Die Beschaffung und Verwaltung der ersteren fällt überdies wesentlich der Bau- oder der Bahnverwaltung zu. Ihre Darstellung scheidet deshalb aus der Allgemeinen Verwaltung aus.

Die beweglichen Sachgüter aller Art haben gemeinsam die Grundsätze

des Beschaffungsverfahrens. Die Verwaltung derselben aber trennt sich und ist verschiedenartig geordnet für Betriebsmittel, für Materialien und für Inventarien.

Die Verwaltung der Betriebsmittel fällt ganz der Transport-Verwaltung zu und scheidet insofern ebenfalls hier aus.

Die Verwaltung der Materialien und die der Inventarien erfolgt in wesentlich gleicher Weise, gleichviel ob dieselben für Zwecke der Allgemeinen, der Transport- oder der Bahnverwaltung Verwendung finden. Die Ordnung der Materialien-Verwaltung ist jedoch in weit höherem Maße centralisirt, als die der Inventarien-Verwaltung, insofern dort wesentliche Verwaltungs-Funktionen, wie die Beschaffung und Vertheilung der Bestände, die Controle der Verbrauchs-, die Belastung der Verwendungsstellen mit dem Verbrauchswerthe einheitlich für den ganzen Direktionsbezirk von Direktionsorganen wahrgenommen werden, welche bei der Inventarien-Verwaltung in den Händen der untergeordneten Organe liegen.

Die Darstellung der Grundsätze für das Beschaffungsverfahren aller beweglichen Sachen und der Verwaltung der Materialien und Inventarien bildet den zweiten Theil der „Allgemeinen Verwaltung".

Als dritter Theil schließt sich die Darlegung der Beschaffung und Verwaltung des Personalbedarfs an, welche nach durchaus einheitlichen Grundsätzen für alle Zweige des Dienstes erfolgt.

A. Die Beschaffung des Geld- (Finanz-) Bedarfs und die Finanz-Verwaltung.

Die Aufgaben der Finanz-Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen, welche als solche nur eine — wenn auch die umfangreichste — Abtheilung der gesammten preußischen Staats-Finanz-Verwaltung bildet, erhalten durch den Umstand eine besondere Bedeutung, daß die preußischen Staatseisenbahnen zu den Betriebs-Anstalten des Staates gehören. Diese haben, als — zum Theil wenigstens — nach den Grundsätzen der Privatwirthschaft betriebene gewerbliche Anlagen, neben ihren gemein- und staatswirthschaftlichen Zwecken ebenso wie die übrigen staatlichen Betriebs-Anstalten, die Domänen- und Forst-Verwaltung, die Berg-, Hütten- und Salinen-Verwaltung, in ihrem Betriebe privatwirthschaftliche Einnahmen zu erzeugen und einen bestimmten Betriebs-Ueberschuß abzuwerfen, mit denen ein Theil des allgemeinen Finanzbedarfs des Staates gedeckt werden soll. Sie verfolgen damit denselben Zweck wie die Zoll- und Steuer-Verwaltung, nur daß diese nicht privatwirthschaftliche Einnahmen hervorbringt, sondern durch Verwaltung der eigentlichen, ordentlichen Einnahme-Quelle jedes Staats,

d. h. durch Erhebung von Abgaben und Zöllen, dem letzteren die sogenannten ordentlichen staatswirthschaftlichen Einnahmen zuführt. Mit den vorgenannten Staatsverwaltungszweigen unterscheidet sich die Finanz-Verwaltung der Staatseisenbahnen hierdurch aber wesentlich von derjenigen der übrigen Zweige des Staatsdienstes, welche wie die Heeres-, die allgemeine Landes-, die Polizei-, die Justiz-, die Schul- und die Kirchen-Verwaltung unmittelbare Staatszwecke (Macht-, Rechts-, Wohlfahrtszwecke) zu erfüllen haben und hierzu Mittel bedürfen, welche sie durch eigene Einnahmen nicht oder, wie die Justiz- und Schulverwaltung, durch Erhebung von Gebühren, von Gerichtskosten und Schulgeldern nur ungenügend selbst decken.

Die Finanz-Verwaltung der preußischen Staatseisenbahnen ist daher eine doppelte; sie hat wie die übrigen Betriebs-Anstalten des Staates neben ihrer Ausgabe-Wirthschaft eine ausgedehnte, selbständige, privat-wirthschaftliche Einnahme-Wirthschaft zu führen und zwar die ausgedehnteste, welche die Welt bis jetzt kennt. Die Frage der Deckung ihres eigenen Finanzbedarfs erledigt sich damit für sie zwar in einfacherer Weise, als bei den reinen Staats-Verwaltungszweigen, da sie eben in der glücklichen Lage ist, diesen Bedarf jeder Zeit voll aus den eigenen Betriebs-Einnahmen zu entnehmen. Indessen folgt daraus weder, daß sie sich in der Veranschlagung ihres Bedarfs und in ihren Aufwendungen nicht derselben Oekonomie, wie andere Staatsdienstzweige zu befleißigen noch daß sie alle ihre Ausgaben aus den — privatwirthschaftlichen — Einnahmen ihres Betriebes zu bestreiten hätte. Sie hat freilich nicht nöthig, erst nach Deckungsmitteln für ihre Ausgaben zu suchen, wie die eigentlichen Staatsverwaltungszweige; es wird bei ihr nicht, wie es dort geschieht, erst der nothwendige Finanzbedarf ermittelt und dann Umschau gehalten, woher die Mittel dafür zu nehmen. Trotzdem ist sie als Betriebsverwaltung in Beziehung auf die Verwaltung der veranschlagten Deckungsmittel fast in einer schwierigeren Lage wie jene, weil aus dem Ueberschuß ihrer Einnahmen über die Betriebs-Ausgaben von vornherein für bestimmte Zwecke und in bestimmter Höhe Beschlag gelegt ist, so daß jede Herabsetzung der Einnahme bei der Veranschlagung oder jede wider den Anschlag im Laufe der Etatsperiode eintretende Verminderung derselben alsbald einen Rückschlag auf die Ausgabewirthschaft ausübt und zu einer Verminderung der Ausgaben, nöthigenfalls selbst noch im Laufe der Etatsperiode, drängt. Die variable Natur der Einnahmen der Betriebsanstalten trägt daher eine gewisse Unsicherheit in die Begrenzung ihrer Ausgaben hinein, welche bei den anderen Staatsdienstzweigen fortfällt. Mit anderen Worten: bei den letzteren richten sich die Einnahmen nach den Ausgaben, bei den ersteren die Ausgaben nach den Einnahmen; bei jenen giebt das staatswirthschaftliche, bei diesen das privat-

wirthschaftliche Princip der Veranschlagung und Haushaltsführung den Ausschlag.

Doch gilt dies nicht für die gesammte Finanz-Verwaltung der Staatseisenbahnen; vielmehr muß in dieser Beziehung zwischen den durch den Betrieb derselben bedingten Ausgaben und den daraus hervorgehenden Einnahmen einerseits und der Deckung des Finanzbedarfs für die Neuanlage von Bahnen andererseits unterschieden werden. Für letztere hat die Deckung im Allgemeinen nach denselben Grundsätzen stattzufinden, welche für die Deckung staatswirthschaftlicher Ausgaben maßgebend sind.

Dieser Unterschied führt zur Besprechung der Theorie der Deckung des Finanzbedarfs der Staatseisenbahn-Verwaltung, und damit zur Erörterung der materiellen Ordnung der Finanzwirthschaft derselben. Sie ist die Vorbedingung für deren formelle Ordnung, welche letztere in sich begreift

- das Etatswesen, d. h. die Aufgaben der Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung und der Ausführung der veranschlagten Etats,
- das Kassen- und Rechnungswesen, welches den Inbegriff der Formen, Mittel und Grundsätze für die kassen- und rechnungsmäßige Durchführung des Etats bildet,
- die Finanz-Kontrole, welche prüft, ob bei der Durchführung des Etats den bestehenden Bestimmungen und Grundsätzen gemäß verfahren ist.

I. Die materielle Ordnung der Finanzwirthschaft der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Die materielle Ordnung der Finanzwirthschaft der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung hat eine doppelte Aufgabe zu erfüllen. Sie hat

a. die richtigen Deckungsmittel für die verschiedenen Arten des Finanzbedarfs, der Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung zu bestimmen, (Theorie der Bedarfs-Deckung),

b. die Verwendung der Betriebs-Ueberschüsse festzusetzen.

a. Die Theorie der Bedarfs-Deckung.

Die Theorie der Bedarfs-Deckung knüpft an die Art des Finanzbedarfs, die Natur der Ausgaben an. Unter den letzteren werden die ordentlichen und die außerordentlichen Ausgaben unterschieden, für welche die Finanz-Wissenschaft mehrere Eintheilungsgründe kennt.

α. Nach dem Gesichtspunkte der Häufigkeit der Wiederkehr der Ausgaben bezeichnet sie als ordentliche Ausgaben diejenigen, deren Bedürfniß sich in Folge der Nothwendigkeit, den Betrieb in bestimmtem Umfange fortzuführen, fortwährend von Neuem erzeugt; Ausgaben, welche täglich

und stündlich wiederkehren, wie die Aufwendungen für die Besoldung der Beamten und die Löhnung der Arbeiter, für die Inbetriebsetzung und laufende Unterhaltung der Anlagen und Betriebsmittel;

als außerordentliche Ausgaben dagegen alle, welche, wenn auch regelmäßig, doch nur in gewissen längeren Zwischenräumen, nicht in jeder Etatsperiode bezw. in absehbarer Zeit nur einmal auftreten, z. B. für die Erneuerung von Schienen, von Betriebsmitteln, von Gebäuden.

β. Nach dem Moment der Dauer der durch die Aufwendung hervorgebrachten Wirkung erscheinen ihr als

orderntliche Ausgaben diejenigen, deren Nutzwerth innerhalb der Veranschlagungsperiode völlig aufgebraucht wird;

als außerordentliche diejenigen, deren Wirkung sich über die Finanzperiode, in welcher ihre Aufwendung erfolgt, weit hinaus erstreckt, sei es, daß sie die Grundlage einer neuen, dauernden Nutzung werden, sei es, daß ihre Wirkung nur für eine bestimmte Reihe von Jahren vorhält; (letzterenfalls Ausgaben für die schon unter α aufgeführten Erneuerungen, ersterenfalls Ausgaben für den Bau neuer Linien, oder die Erweiterung bestehender Anlagen).

γ. Nach dem Gesichtspunkte der Voraussehbarkeit der Ausgaben sind ordentliche solche, welche der Menge, der Art und ihrem Eintritte nach vorher abgeschätzt werden können, außerordentliche diejenigen, bei welchen dies nicht der Fall ist, z. B. die durch Naturereignisse, Ueberschwemmungen, Feuersgefahr, Krieg u. s. w. bedingten Ausgaben.

Für die Deckung des Ausgabebedarfs gilt nun im Allgemeinen der Grundsatz, daß die ordentlichen Ausgaben auch aus ordentlichen Einnahmen, die außerordentlichen Ausgaben dagegen aus außerordentlichen Einnahmen zu bestreiten sind.

Unter ordentlichen Einnahmen sind die regelmäßigen, dauernden Einnahmen zu verstehen, welche einer beliebigen Wiederholung fähig sind, ohne daß ihre Erhebung zu finanziellen Verlegenheiten führt; unter außerordentlichen dagegen diejenigen, welche eine regelmäßige Wiederholung nicht zulassen, ohne die Grundlagen der Staatswirthschaft zu erschüttern.

Demnach gehören zu den ordentlichen Einnahmen des Staates: 1. die Steuern, 2. die Einnahmen aus den privatwirthschaftlichen Betrieben des Staates, auch wenn diese in der Form des Regals oder Monopols auftreten sollten. Zu den außerordentlichen dagegen werden die Einnahmen 1. aus dem Verkauf von Staatsgrundeigenthum (Domänen), 2. aus der Benutzung des Staatskredits durch Aufnahme von schwebenden Schulden oder Anleihen gezählt.

Es würde nun freilich zu bedenklichen finanziellen Konsequenzen für den Fiskus führen und das finanzielle Gleichgewicht der staatlichen Finanzwirthschaft auf das Schwerste ins Wanken bringen, wenn er sämmtliche Ausgaben, welche nach den vorerwähnten Eintheilungsgründen unter den Gesichtspunkt der Außerordentlichkeit fallen, thatsächlich aus außerordentlichen Mitteln bestreiten wollte. Für eine vorsichtige und weitausschauende Finanzpolitik ist es im Gegentheil nothwendig, den Kreis des außerordentlichen Bedarfs thunlichst zu verringern und die anscheinend außerordentlichen Bedürfnisse in möglichst weitem Umfange in den „Bann des ordentlichen Bedarfs zu zwingen."*) Es werden daher auch von der preußischen Finanzverwaltung alle Ausgaben, welche nur deshalb als außerordentliche gekennzeichnet werden, weil sie nicht in jeder Finanzperiode (Etatsjahr), sondern nur nach einer gewissen Reihe von Jahren wiederkehren, ohne Weiteres zu demjenigen Bedarf gerechnet, für welchen aus den ordentlichen Einnahmen Fürsorge zu treffen ist, zumal die Außerordentlichkeit dieser Ausgaben (z. B. außerordentliche Unterhaltungsarbeiten an den Geleisen, große Reparaturen an den Betriebsmitteln) wesentlich durch die Willkürlichkeit bedingt ist, mit welcher die Etatsperioden für kurzere oder längere Zeiträume festgesetzt werden. Eine Ausgabe, die nur alle fünf Jahre wiederzukehren pflegt, fällt bei fünfjährigen Etatsperioden unter die ordentlichen Ausgaben, während sie bei einjährigen Perioden den Charakter der außerordentlichen annimmt. Aber auch viele von den Ausgaben, welche sich im Einzelfalle zeitlich durchaus unvorgesehen einstellen, sowie ein Theil derjenigen, deren Wirkung eine Reihe von Jahren hindurch vorhält, müssen im Interesse einer ökonomischen Finanzwirthschaft unter die aus ordentlichen Einnahmen zu deckenden Ausgaben verwiesen werden. Bei einer Betriebsverwaltung von dem Umfange der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung tritt mit dem Wechsel und dem Wachsen des Verkehrs sehr häufig die Nothwendigkeit an die Verwaltung heran, plötzlich dringlich gewordene Aenderungen bestehender Anlagen vorzunehmen (neue Geleise zu legen, Schuppen zu bauen, Stationen zu erweitern u. s. w). Ebenso kann mit ziemlicher Sicherheit darauf gerechnet werden, daß durch gewisse Naturereignisse, wie Schneeverwehungen, Wolkenbrüche, Ueberschwemmungen Jahr aus Jahr ein den Bahnanlagen und dem Betriebe Schaden zugefügt wird. Lassen sich die hierfür nothwendig werdenden Aufwendungen auch weder dem Gegenstande noch der Zeit und dem Umfange nach im Einzelnen genau vorhersehen, so muß die Verwaltung doch erfahrungsmäßig darauf gefaßt sein,

---

*) Siehe Cohn, System der Finanzwissenschaft. S. 120.

aus solchen Veranlassungen in jeder Finanzperiode eine gewisse Summe Geldes ausgeben zu müssen. Es werden daher für diese sogenannten „unständigen Ausgaben", welche den Gegensatz zu den „ständigen oder stabilen", d. h. den ein für allemal dem Gegenstande, der Zeit und dem Umfange nach feststehenden und wiederkehrenden bilden, ebenfalls unter den ordentlichen Ausgaben gewisse Beträge als Reserve- oder Dispositionsfonds veranschlagt und zur Deckung auf die ordentlichen Einnahmen angewiesen.

Unter denjenigen Aufwendungen ferner, deren Wirkungen sich auf eine Reihe einander folgender Jahre erstreckt, ist zu unterscheiden, ob der Gegenstand der Aufwendung lediglich an die Stelle einer bestehenden, aber unbrauchbar gewordenen Anlage tritt, also nur den Charakter einer Erneuerung, eines Ersatzes hat, welcher nothwendig wird, um den Betrieb auf der Höhe seiner bisherigen Leistungsfähigkeit zu erhalten, oder ob dieselbe als Ergänzung, Erweiterung, Vermehrung und Verbesserung der bestehenden Anlagen und Betriebsmittel aufzufassen ist, also eine vermehrte stehende Kapitalsanlage darstellt, welche die Grundlage einer neuen vermehrten Nutzung wird, indem sie theils selbständig neue Einnahmen erzeugt, theils die vorhandene Leistungsfähigkeit des Betriebes erhöht, theils durch die eingeführten Verbesserungen zu einer Verminderung der Ausgaben führt.

Zu der ersteren Gattung gehören z. B. die Kosten für die Erneuerung der Betriebsmittel und des Oberbaues. Obgleich die Leistungsfähigkeit dieser beiden Erfordernisse des Bahnbetriebes für eine lange Zeit von Jahren ausreicht, so tritt doch mit ihrem Gebrauch sofort auch ein langsamer Verschleiß ein, welcher nach einem gewissen, zwar nach Jahrzehnten sich bemessenden, aber doch ziemlich genau zu berechnenden Zeitraume zu einer völligen Erschöpfung ihrer Gebrauchsfähigkeit und damit zu der Nothwendigkeit eines Ersatzes, d. h. zu einer erhöhten, außerordentlichen Ausgabe führt. Bei einem seit längerer Zeit im Betriebe befindlichen Eisenbahn-Unternehmen freilich verliert diese Ausgabe insofern völlig den Charakter der Außerordentlichkeit, als das Erneuerungsbedürfniß in jedem Jahre von Neuem in annähernd demselben Umfange, wenn auch im Verhältniß zu anderen Erneuerungs-Objekten derselben Gattung auftritt, welche, im Laufe der Jahre der Reihe nach beschafft, auch ebenso der Reihe nach sich wieder abnutzen. Es stellt sich eben deßhalb auch in jeder Finanzperiode die Nothwendigkeit von Ausgaben für diese Zwecke in annähernd gleicher Höhe heraus, welche daher ganz natürlich ihre Deckungsmittel in den ordentlichen Einnahmen finden. (Erneuerungsfonds der Privatbahnen, jährliche Veranschlagung des wirklichen Bedürfnisses bei den Staatsbahnen.)

Anders verhält es sich mit der Erneuerung der unbeweglichen Theile

der Eisenbahn-Anlagen, der Gebäude und des Unterbaues des Bahnkörpers. Bei diesen ist der Verschleiß so unmerklich und wird durch eine sorgsame Unterhaltung alsbald so sehr wieder aufgehoben, daß ein eigentliches Erneuerungsbedürfniß bei ihnen kaum nach Jahrhunderten eintritt. Wenn hier ein Ersatzbedürfniß sich fühlbar macht, so geschieht dies gewöhnlich lange vor ihrem natürlichen Tode*) deshalb, weil die ursprüngliche Anlage allmählich den Anforderungen des gesteigerten Verkehrs oder des verbesserten Betriebes sich nicht mehr gewachsen zeigt. Sie muß daher erweitert und verbessert oder selbst ganz beseitigt werden, um einem Neubau zu weichen, welcher allen jenen Ansprüchen genügt. Solche Fälle außerordentlicher Kostenaufwendungen gehören aber ebenso natürlich unter die zweite Gattung von Ausgaben, deren Wirkung sich als eine Vermehrung der Leistungs- und Ertragsfähigkeit der Betriebsanstalt darstellt. Diese Ausgaben werden daher im Prinzip mit Recht auf außerordentliche Deckungsmittel verwiesen, grade so wie die Kosten der ursprünglichen Anlage selbst. Die Aufwendungen hierfür sind von jeher durch Inanspruchnahme des Staatskredits, durch Aufnahme von verzinslichen Staatsanleihen gedeckt worden, und zwar gilt dies gleichermaßen von den Kosten der eigentlichen Bahn-Anlagen wie von den Aufwendungen für die Betriebsmittel und Inventarien. Nicht blos die Kosten der zur ersten Einrichtung und Inbetriebsetzung der Bahn erforderlichen Betriebsmittel sondern auch der Geldbedarf für die zur Bewältigung einer später eintretenden Steigerung des Verkehrs nothwendige Vermehrung der Inventarien und Betriebsmittel sind außerordentlich zu beschaffen. Denn da die letztere ebensowohl wie die ursprüngliche Beschaffung zur Ursache dauernder und erhöhter Nutzungen wird, so ist es auch volkswirthschaftlich vollkommen berechtigt, wenn die kommenden Jahre von der Gegenwart zu den Lasten der Beschaffung dieser Betriebs-Erfordernisse durch Verzinsung und Tilgung des Beschaffungs-Kapitals in gleicher Weise wie für die bei der ursprünglichen Anlage der Bahn erfolgte Beschaffung von Betriebsmitteln herangezogen werden.**)

Hiernach kann als leitender genereller Grundsatz für die Theorie

---

*) Siehe Cohn a. a. O. S. 191.

**) Eine hierüber bei Gelegenheit der Berathung des Gesetzes vom 8. April 1889, betreffend die Erweiterung pp. des Bahnnetzes, zwischen der Regierung und einem Theile der Landesvertretung in beiden Häusern des Landtages entstandene Meinungs-Verschiedenheit ist bei der Feststellung des Gesetzes im Sinne dieser Ausführungen gemäß den Anträgen der Regierung entschieden worden. Die letztere hatte, der feststehenden Uebung bei gleichen Vorgängen in früheren Jahren folgend, die Mittel für eine starke Vermehrung des Fuhrparks in das Anleihe-Gesetz eingestellt, der dissentirende Theil des Landtages verlangte dagegen die Deckung aus dem Extraordinarium des Etats, d. h. aus den Jahres-Ueberschüssen der Allgemeinen Finanz-Verwaltung. (Siehe hierüber

der Deckung des Ausgabe-Bedarfs der Staatseisenbahn-Verwaltung der folgende aufgestellt werden:

a. aus den **ordentlichen** Einnahmen, d. h. hier aus den Einnahmen des **Betriebes** werden diejenigen sächlichen und persönlichen Ausgaben gedeckt, welche den Zweck verfolgen, den Betrieb der Staatsbahnen in dem vollen bisherigen Maße der Leistungsfähigkeit der **vorhandenen** Anlagen und Betriebsmittel **zu erhalten**, ohne Rücksicht darauf, ob diese Ausgaben als laufende und dauernde, regelmäßig wiederkehrende, vorherzusehende **oder** als einmalige, unregelmäßige und nur in längeren Zwischenräumen sich wiederholende bezw. unvorhergesehene zu betrachten sind, **und gleichviel** ob ihre Wirkung nur von kurzer Dauer ist, ihr Nutzeffekt also innerhalb **einer** Finanzperiode definitiv im staatlichen Produktionsprozeß zugesetzt wird, und seinem vollen Werthe nach in die producirten Güter (Staatsleistungen) übergeht, oder ob derselbe sich auf längere Jahre und mehrere Finanzperioden hinaus erstreckt*);

b. aus den **außerordentlichen** Einnahmen (Anleihen) dagegen werden gedeckt diejenigen Ausgaben, welche den Zweck verfolgen, die Leistungs- oder Ertragsfähigkeit der preußischen Staatseisenbahnen **dauernd zu erhöhen**, sei es durch den Bau neuer Linien, sei es durch den Ausbau des vorhandenen Netzes, sei es durch Ergänzung, Erweiterung und Verbesserung der Anlagen, sei es endlich durch Vermehrung der Betriebsmittel.

Damit ist dann auch der prinzipielle Gesichtspunkt für die Eintheilung des Etats der Staats-Eisenbahn-Verwaltung gewonnen:

Der ordentliche Etat enthält die ordentlichen Einnahmen und die

---

die interessante Darstellung im Archiv für 1889, Heft 3, S. 315—332.) Eine Aenderung dieses Standpunktes der Regierung ist auch darin nicht zu erblicken, daß dieselbe in dem Entwurfe des Staatshaushalts-Etats für 1891/92 die Bildung eines den Ueberschüssen des Betriebes zu entnehmenden Dispositionsfonds von 20 Millionen Mark zur Vermehrung der Betriebsmittel gefordert und auch genehmigt erhalten hat, welcher von Jahr zu Jahr ergänzt werden und dessen Bestände von einem Jahr ins andere übergehen sollen. Begründet wird die Forderung eines solchen Fonds mit der Nothwendigkeit, bei der oft sprungweisen Zunahme des Verkehrs eine sofortige Vermehrung der Betriebsmittel eintreten zu lassen, was indessen nicht angängig sei, wenn für einen solchen Zweck erst die Bewilligung und Flüssigmachung einer Staatsanleihe erforderlich werde. Die Entnahme des Dispositionsfonds aus den verfügbaren Rein-Ueberschüssen des Betriebes steht budgetrechtlich und auch nach den Bestimmungen des Verwendungsgesetzes vom 27. 3. 82 der Beschaffung aus Anleihemitteln gleich.

*) Siehe A. Wagner, Finanzwissenschaft, S. 137.

auf die Deckung durch dieselben angewiesenen Ausgaben, der außerordentliche die außerordentlichen Einnahmen und die aus letzteren zu deckenden Ausgaben.

Außer den eigentlichen Betriebsausgaben tritt nun allerdings zu den Ausgaben des ordentlichen Etats noch der Geldbedarf für solche Zwecke hinzu, für welche der Kostenaufwand zwar das Merkmal der Dauer und der regelmäßigen Wiederkehr aufweist, welche aber in keiner unmittelbaren Beziehung zu den Leistungen des laufenden Betriebes stehen. Das ist der Bedarf, welcher einerseits für die jährliche Verzinsung und Tilgung des Anlage-Kapitals erforderlich wird und andererseits aus der Nothwendigkeit erwächst, für die dienstunfähigen Beamten und Arbeiter, sowie für ihre Hinterbliebenen zu sorgen. Die Uebernahme des ersterwähnten Bedarfs auf die Ueberschüsse des Betriebes rechtfertigt sich von selbst aus der Natur derselben. Weshalb auch der letztere Bedarf, wenigstens theilweise, unter die ordentlichen Betriebs-Ausgaben gerechnet wird, wird später erörtert werden.

Es muß ferner hervorgehoben werden, daß von den vorentwickelten allgemeinen Grundsätzen der Bedarfsdeckung noch weitere Abweichungen theils vorkommen können, theils thatsächlich und mit voller Absicht von der preußischen Finanzverwaltung regelmäßig zugelassen werden.

Der Grundsatz zu a erfährt eine natürliche Einschränkung, wenn es sich um große Zerstörungen der Bahnanlagen handelt, wie sie z. B. im Kriegsfalle denkbar sind, die einer theilweisen Neuherstellung derselben gleichkommen. Solche Kosten können nur schwer aus dem Betriebe gewonnen und müssen entweder durch Anleihen oder durch Extra-Steuern (Kriegssteuern) aufgebracht werden.

Auf der anderen Seite sehen wir Jahr aus Jahr ein in dem jährlichen Betriebs-Etat der Staats-Eisenbahn-Verwaltung bezw. durch das jährliche Etatsgesetz eine Anzahl von Ausgabe-Posten zur Deckung auf die ordentlichen Einnahmen angewiesen werden, deren Zweckbestimmung unzweifelhaft unter den Gesichtspunkt der Erweiterung, Ergänzung und Verbesserung der Eisenbahn-Anlagen und der Erhöhung ihrer Leistungs- und Ertragsfähigkeit fällt, welche deshalb nach dem vorher entwickelten finanzwirthschaftlichen Grundsatze (b) theoretisch nicht durch die ordentlichen, sondern durch die außerordentlichen Einnahmen ihre Deckung zu finden hätten. Wir haben es hierbei mit zwei Abtheilungen von Ausgaben für den gedachten Zweck in dem jährlichen Staatshaushalt zu thun, mit solchen, welche in dem Ordinarium des Etats, d. h. unter den sogenannten „dauernden Ausgaben“ desselben Aufnahme finden, (Tit. 17a des Betriebs-Etats der Staats-Eisenbahn-Verwaltung) und mit solchen, welche in das „Extraordinarium des Etats“ unter den sogenannten „einmaligen und außerordentlichen Ausgaben“ eingestellt werden.

Auch dies Verfahren findet seine Begründung in dem schon vorher gekennzeichneten Bestreben einer vorsichtigen Finanzpolitik, den Kreis der Bedarfsdeckung durch die ordentlichen Einnahmen möglichst weit zu greifen, und deshalb diejenigen an sich außerordentlichen Ausgaben in denselben hineinzubeziehen, welche, wenn auch ihr Gegenstand ein wechselnder ist, doch in jedem Jahre in einer gewissen Höhe sich geltend machen und damit eine gewisse Verwandtschaft mit den ordentlichen Ausgaben bekunden. Sie wird dabei von dem Wunsche geleitet, spätere Finanzperioden möglichst von der Mitverpflichtung zur Aufbringung solcher Aufwendungen zu entlasten, welche, wenngleich ihre wohlthätigen und vortheilhaften Wirkungen sich auch auf die Zukunft erstrecken, doch insofern mehr als staatswirthschaftliche wie als privatwirthschaftliche Kapitalanlagen erscheinen, als sich ihr unmittelbarer Nutzeffekt nicht ziffermäßig in einer erhöhten Ertragsfähigkeit und in vermehrten Einnahmen nachweisen läßt. Dies Verfahren hat freilich zur Voraussetzung, daß die Gegenwart sich in der Lage befindet, solche Ausgaben auf die laufenden Einnahmen zu übernehmen, ohne darum die Befriedigung anderer Bedürfnisse, für welche letztere gleichfalls bestimmt sind, zu gefährden.

Daß diese Ausgaben, welche durch das jährliche Etatsgesetz bewilligt und damit auf die ordentlichen Einnahmen des Staatshaushalts angewiesen werden, zum Theil unter den ordentlichen und dauernden, zum Theil aber unter den außerordentlichen und einmaligen Ausgaben Aufnahme finden, wiewohl sie innerlich vollkommen gleichartig sind, dürfte folgendermaßen zu erklären sein:

Der Staat bezw. die allgemeine Finanzverwaltung setzt aus den vorentwickelten ökonomischen Rücksichten alljährlich eine gewisse Quote seiner ordentlichen Einnahmen zur Deckung außerordentlicher Ausgaben aus. Hiervon überläßt er den einzelnen Staatsverwaltungszweigen, insbesondere aber den Betriebsanstalten von vornherein einen gewissen Theil zur ausschließlichen Verwendung für die erwähnten Zwecke je innerhalb ihres Spezial-Ressorts in dem Umfange, als sich für dieselben ein ständiges Bedürfniß herausstellt. Diese nehmen damit den Charakter ordentlicher und dauernder Ausgaben an und werden deshalb der Einfachheit halber bei den Betriebsanstalten zur regelmäßigen Deckung auf die eigenen ordentlichen Einnahmen des Spezial-Ressorts angewiesen (Titel 17 a). Der andere Theil dagegen verbleibt, als Extra-Ordinarium der allgemeinen Finanz-Verwaltung, dieser zur allgemeinen Verwendung für größere und dringende Staatsausgaben außerordentlicher Natur im ganzen Gebiete der Staatsverwaltung zur Verfügung. Bei der jährlichen Vertheilung desselben gelegentlich der Aufstellung des Staatshaushaltsetats konkurriren alle Staatsverwaltungszweige, und die Vertheilung erfolgt an diejenigen unter ihnen, deren Ausgabebedürfnisse am dringendsten sind. Die

Deckungsmittel für diesen Theil der außerordentlichen Ausgaben werden demgemäß auch nicht aus den besonderen Einnahmen des einzelnen Staatsverwaltungszweiges, sondern aus den allgemeinen Ueberschüssen des gesammten Staatshaushaltsetats entnommen.

Von der ersteren Gattung hat die Staats-Eisenbahn-Verwaltung z. B. im Etat für 1890/91 bei Titel 17a im Ganzen 9 759 000 Mk. = 1,8 % ihres Ausgabe-Ordinariums an Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen, Verbesserungen veranschlagt. Das Extraordinarium des Staatshaushaltsetats dagegen schwankt gewöhnlich zwischen 3—5 % des gesammten Ordinariums der Ausgaben desselben, von welchen auf die Staatseisenbahn-Verwaltung etwa der vierte bis dritte Theil zur Bestreitung eines Theils ihrer außerordentlichen Ausgabe-Bedürfnisse in der Regel gefallen ist. Zu ihrem eigenen Ausgabe-Ordinarium verhält sich dessen Betrag im Durchschnitt wie 3 oder 4 zu 100.

Der Gesichtspunkt nun, nach welchem die Eisenbahn-Verwaltung selbst im Einzelnen ihre Wahl für die Inanspruchnahme des einen oder des anderen dieser beiden ihr zur Verfügung gestellten Fonds trifft, ist mehr ein äußerlicher. Schon ein Erlaß vom 16. 4. 69. II. 6111 bestimmte, daß einmalige und außerordentliche Geldbedürfnisse für neu hinzutretende, bisher nicht vorhandene, bauliche Anlagen und Anschaffungen, wenn sie in einem außergewöhnlichen Umfange erfolgen müßten — also beispielsweise, wenn es sich um den Bau eines zweiten Geleises, um den vollständigen Umbau größerer Stationen, um die Herstellung neuer Werkstätten in Folge ungewöhnlicher Vermehrung des Verkehrs u. s. w. handelte, — nicht in den Betriebsetat aufzunehmen, sondern zu den extraordinär zu veranschlagenden Bedürfnissen zu rechnen, dagegen alle dergleichen Anlagen und Anschaffungen von geringerem Umfange in den Betriebsetat bei den Kosten für laufende Unterhaltung bezw. Ergänzung zu veranschlagen seien. Als Grenze zwischen außergewöhnlichem und geringerem Umfange der betreffenden Anlagen aber soll nach dem grundlegenden Etatserlasse vom 20. Januar 1886 (E. V. Bl. 1886 Seite 68) der Betrag von 100 000 Mk. angesehen werden. Sonach ist allein die Höhe der Ausgabe für den Einzelzweck bestimmend, ob dieselbe für das Ordinarium oder das Extraordinarium zu veranschlagen ist. Für die weitere Entscheidung, ob die Kosten einer hiernach in das Ordinarium nicht aufzunehmenden Anlage und Beschaffung der fraglichen Art in das Extraordinarium des Jahresetats oder auf die außerordentlichen Deckungsmittel, d. h. auf Anleihefonds zu verweisen seien, besteht ein ähnlicher Maßstab nicht. Im Allgemeinen gilt in dieser Beziehung wohl die Regel, daß aus Anleihen alle diejenigen Geldbedürfnisse zu decken sind, deren Zweck sich unzweifelhaft als eine Vermehrung der

Substanz durch Schaffung neuer, selbständig werbender und Einnahme erzeugender Theile der Betriebsanstalt kennzeichnet, z. B. die Geldbedürfnisse für den Bau neuer Eisenbahnen, die Anlage zweiter Geleise, die Vermehrung der Betriebsmittel und der für die Unterhaltung und Instandsetzung derselben erforderlichen Schuppen und Werkstätten in Folge Steigerung des Verkehrs.

Wo dagegen nur die Umgestaltung bestehender Anlagen in Frage kommt, wird lieber zu dem Extraordinarium des Etats gegriffen. Die Inanspruchnahme des letzteren für Ausgaben der anderen Art verbietet sich übrigens auch der Regel nach schon von selbst durch die Beschränktheit der Mittel desselben. Freilich bietet sich hier insofern ein Ausweg — und dieser wird auch vielfach eingeschlagen, — daß in das Extraordinarium eines Jahres nicht der ganze Kostenbetrag einer Anlage aufgenommen, sondern — im Verhältniß zu der auf mehrere Jahre sich vertheilenden, allmählich fortschreitenden Fertigstellung derselben — in jedem Jahre nur eine gewisse Rate des gesammten Geldbedürfnisses eingestellt wird. Immerhin würde es weder finanziell durchführbar noch volkswirthschaftlich richtig sein, auf diese Weise etwa neue Linien zu bauen oder die bestehenden Anlagen und Betriebsmittel in großem Umfange zu vermehren.

Für die Finanzirung der Staats-Eisenbahn-Verwaltung zwar ist es gleichgültig, ob derartige Geldbedürfnisse bei der Feststellung des Staatshaushalts in das Extra-Ordinarium des letzteren oder auf Anleihen verwiesen werden, da ihr Betriebsetat und die Bilanz ihrer jährlichen ordentlichen Ausgaben dadurch in keinem Falle berührt werden. Denn nach dem Gesetze vom 27. März 1882 betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten sind unter den

> Ueberschüssen derselben diejenigen Beträge zu verstehen, um welche die Einnahmen die ordentlichen Ausgaben übersteigen, nachdem in die letzteren die vom Staate noch nicht selbstschuldnerisch übernommenen und von den übernommenen die auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden noch nicht übergegangenen Zins-, Renten- und Amortisationsbeträge aus den mit Privat-Eisenbahn-Gesellschaften vom Jahre 1879 an abgeschlossenen Betriebs- und Eigenthums-Ueberlassungs-Verträgen eingerechnet worden sind.

Hiernach ergiebt sich, daß die unter die außerordentlichen, einmaligen Ausgaben im Etat aufgenommenen Beträge, wenngleich dieselben äußerlich in dem jährlichen Spezial-Etat der Eisenbahn-Verwaltung unter den Ausgaben desselben erscheinen und dort nebst den ordentlichen Ausgaben gegen die ordentlichen Einnahmen abbalancirt sind, doch keineswegs etatsmäßig aus den letzteren gedeckt werden, noch die Höhe der Ueber-

schüsse derselben schmälern. Auch die regelmäßigen Ueberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung selbst werden bestimmungsmäßig nicht zur Deckung des Extraordinariums derselben, sondern zu anderen in dem vorerwähnten Gesetze ausdrücklich bezeichneten Zwecken verwandt. Diese Deckung erfolgt vielmehr budgetrechtlich, wie bereits hervorgehoben, aus den allgemeinen Ueberschüssen des gesammten Staatshaushalts und der allgemeinen Finanzverwaltung, welche zum Theil allerdings ja aus den Ueberschüssen der Eisenbahn-Verwaltung gebildet werden. Die verausgabten Beträge des Extraordinariums wachsen der Staatseisenbahn-Kapitalschuld zu, und sind ebenso wie die aus den außerordentlichen Einnahmen (Anleihen) fließenden Anlage-Kosten aus den Ueberschüssen der Staatseisenbahn-Verwaltung zu verzinsen und zu tilgen.

Damit sind wir zu einer weiteren Aufgabe der materiellen Ordnung der Finanzwirthschaft gelangt, zu der Frage nach der

b. Verwendung der Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Was als Ueberschuß anzusehen, lehrt die obenangeführte Bestimmung des Gesetzes vom 27. März 1882.

Dies Gesetz, das sogenannte „Verwendungs- oder Garantie-Gesetz", ist dem Wunsche und den Bemühungen des Landtages entsprungen, den Staatshaushalt und die Finanzverwaltung gegen die „störenden Wirkungen der wechselnden Höhe der Ueberschüsse der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten sicher zu stellen", welche, je mehr der Umfang der Staatseisenbahn-Industrie sich vergrößerte, um so einschneidender unter Umständen auftreten mußten. Dieser Gedanke beherrschte die gesammten Verhandlungen, welche im November und Dezember 1879 im Landtage stattfanden, als die erste große Verstaatlichungs-Vorlage der Regierung die Veranlassung und Nothwendigkeit ergab, sich über die voraussichtliche finanzielle Einwirkung der vollen Durchführung der Verstaatlichungsidee auf die Staatsfinanzen ein Bild zu machen. Man wollte gegen diese Wirkungen nach zwei Richtungen hin geschützt sein. Einerseits sollte verhindert werden, daß die Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltung, die nach Abzug der Raten für Verzinsung und Amortisation der Eisenbahnschulden in guten Zeiten verfügbar bleibenden Beträge als eine regelmäßige Quelle für die Deckung von allgemeinen Staatsbedürfnissen angesehen würden; der Staatshaushalt sollte sich nicht an diese Ueberschüsse gewöhnen, die Eisenbahn-Verwaltung nicht unter dem Drucke der allgemeinen Finanz-Verwaltung zu einer fiskalischen

Tarifpolitik gedrängt und zu dem Streben nach Erzielung möglichst hoher Einnahmen durch Hochhaltung der Tarife verleitet werden. Andererseits sollte der Möglichkeit entgegengetreten werden, daß, wenn einmal in Folge der Schwankungen im Verkehrsleben und der dadurch zeitweise bedingten Verringerung der Ertragsfähigkeit der Bahnen in einzelnen Jahren die Betriebsergebnisse zur Aufbringung der für die Verzinsung und Tilgung der Eisenbahn-Anlage-Kapitalien erforderlichen Beträge nicht ausreichten, entweder die Tarifschraube des Staates behufs Aufbesserung dieser Ergebnisse angezogen oder zu anderen, nicht aus dem Eisenbahnbetriebe fließenden Deckungsmitteln die Zuflucht genommen werden müßte.

Zur Verhütung dieser Möglichkeit erschien es damals einem Theile der Volksvertretung angezeigt, die Staatseisenbahn-Verwaltung von der allgemeinen Finanz-Verwaltung ganz loszulösen, sie finanziell völlig auf eigene Füße zu stellen, die Ueberschüsse ihr zu eigener Verwendung, zur Verzinsung und möglichst energischen Tilgung der Eisenbahnschulden und des Anlage-Kapitals, sowie zum Ausbau ihres Netzes zu überlassen. Dieser Gedanke fand indessen weder bei der Mehrheit der Volksvertretung noch bei der Regierung Anklang. Es wurde zwar allerseits zugegeben, daß es nicht als unbedingte Aufgabe der Staatseisenbahn-Verwaltung anzusehen sei, Einnahme-Ueberschüsse zu erzeugen, und daß die Durchführung der Verstaatlichung nicht deshalb gewünscht werde, um fiskalische Tarifpolitik zu treiben, sondern um die allgemeine Volkswohlfahrt durch reichlicheren Ausbau des Bahnnetzes, bessere Bedienung, billigere Beförderung und gleichmäßigere Behandlung des Publikums kräftiger zu fördern, als dies unter dem Privateisenbahn- oder dem gemischten System möglich schien. Andererseits aber könne unmöglich darauf verzichtet werden, vorhandene Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Deckung allgemeiner Staatsbedürfnisse zu verwenden. Es sei widersinnig, den allgemeinen Staatshaushalt beim Vorhandensein eines Deficits auf außerordentliche Deckungsmittel (durch Anleihen) zu verweisen, während in den Ueberschüssen der Staatseisenbahn-Verwaltung ausreichende Bestände zur Deckung vorhanden seien. Aus diesem Grunde sei eine Loslösung der Finanzen der Eisenbahn-Verwaltung von der allgemeinen Finanz-Verwaltung und der Verzicht der letzteren auf eine Mitwirkung bei der Bestimmung über die Verwendung der Ueberschüsse der ersteren gänzlich unthunlich*). Dagegen war man allerseits dahin einverstanden, daß Kautelen zu schaffen

*) Erklärung des Finanzministers Bitter in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 23. 2. 1882, stenographischer Bericht S. 428.

seien, welche sowohl eine vorzugsweise Inanspruchnahme dieser Ueberschüsse für andere als Eisenbahnzwecke wie andererseits ein Zurückgreifen auf allgemeine Deckungsmittel im Falle einer Unzulänglichkeit der Betriebseinnahmen für die Bedürfnisse der Zinsenzahlung verhindern und unnöthig machen sollten. Beiden Zwecken sollte nach der ursprünglichen Absicht des Landtages durch Schaffung eines Reservefonds genügt werden, der, aus einer jährlichen Quote der Ueberschüsse gebildet, bis zu 1% des Anlage-Kapitals angesammelt und für Deckung etwaiger Zinsendeficits verwendet werden sollte. Außerdem sollte mindestens 1/2 % des Anlage-Kapitals jährlich aus den Ueberschüssen amortisirt werden. Gegen die Ausbeutung der Tarife im Interesse der Erzielung höherer Einnahmen wollte man sich durch eine Bestimmung schützen, welche eine Erhöhung der bestehenden Normal-Transportgebühren nur durch Gesetz, also unter Mitwirkung des Landtages, zuließ. Die letztere Bestimmung ist in der That getroffen worden, und zwar in dem Gesetze vom 1. Mai 1882, welches zugleich den Landes-Eisenbahnrath und die Bezirks-Eisenbahnräthe in's Leben rief, Körperschaften, deren Bildung bei Einbringung der ersten Verstaatlichungsvorlage der Minister der öffentlichen Arbeiten selbst aus den schon früher erörterten Gründen angeregt hatte.

Die Schaffung eines Reservefonds unterblieb dagegen, trotzdem die Regierung in dem von ihr auf Wunsch des Landtages vorgelegten Entwurfe des Verwendungsgesetzes einen solchen vorgesehen hatte; sie unterblieb aus denselben Erwägungen, welche die Ueberlassung sämmtlicher Ueberschüsse der Eisenbahn-Verwaltung an diese als unzweckmäßig und unwirthschaftlich hatten erkennen lassen. Vielmehr suchte man in den späteren Verhandlungen*) den Schwerpunkt der finanziellen Garantien gegen die obenerwähnten Möglichkeiten vorzugsweise in einer kräftigen und stetigen Amortisation der Staatseisenbahnschulden. Von der Idee des Reservefonds blieb als konkreter Niederschlag nur die Bestimmung übrig, daß ein Betrag von 2200000 Mark, welcher im ersten Etatsjahre nach Beginn der Verstaatlichung, im Etatsjahre 1880/81, als reiner Ueberschuß über die für Aufbringung der Zinsen und Amortisationsbeträge nothwendige Summe für eine erstmalige Einlage in den Reservefonds zur Verfügung gestanden haben würde, alljährlich aus den Ueberschüssen der Eisenbahn-Angelegenheiten der Allgemeinen Finanz-Verwaltung zur Deckung eines dort etwa auftretenden Deficits zur Verfügung zu stellen sei. Die innere Begründung dieser Maßregel lag darin, daß die Allgemeine Finanz-Verwaltung in Folge der Verstaatlichung

*) Bericht der Budgetkommission über den Gesetzentwurf betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse. Nr. 94 der Anlagen der stenographischen Berichte der Session 1880/81, 14. Legislatur-Periode.

mit den Civilpensionen verstaatlichter Eisenbahn-Beamten belastet wurde, wodurch die Eisenbahn-Verwaltung zu einem etwaigen künftigen Deficit des allgemeinen Staatshaushalts indirekt beitrug.

Was nun die einzelnen Verwendungszwecke der Ueberschüsse anbelangt, so besteht ihre vornehmste und zugleich den größten Theil der Ueberschüsse für sich in Anspruch nehmende Bestimmung in der Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld. Die Ueberschüsse sind z. B. im Etatsjahre 1891/92 auf 373 254 862 Mark veranschlagt; von denselben verlangt die Verzinsung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld den Betrag von 207 584 017 Mark. Bei der erstmaligen Berechnung dieser Schuld wurde von dem Stande derselben am 1. April 1880 in der Weise ausgegangen, daß einfach die gesammte, zu jener Zeit in Höhe von 1 498 850 000 Mark bestehende öffentliche Schuld des preußischen Staates als Staatseisenbahn-Kapitalschuld angenommen wurde, ein Beschluß, welcher in volkswirthschaftlicher und tarifpolitischer Beziehung weitgehende Konsequenzen für die Staatseisenbahn-Verwaltung hat. Der zu jener Zeit noch ungetilgte Theil der öffentlichen Schuld, welcher aus Anleihen für Eisenbahnbauten herrührte, betrug nur 761518528 Mark. Dagegen bestanden Zweifel darüber, in welcher Höhe das gesammte auf die Anlage der Bahnen bis dahin wirklich verwendete, aus Anleihen und anderen Staatsmitteln (insbesondere auch aus dem Extra-Ordinarium des Etats) herrührende Kapital zu berechnen sei. Die Annahmen in dieser Beziehung schwankten zwischen 1 200 000 000 und 1 600 000 000 Mark.

Nach der Theorie, welche die Eisenbahn-Verwaltung nicht zu einer Einnahmequelle für den Staat werden lassen will, hätte die Eisenbahn-Verwaltung daher damals ihre Tarife soweit erniedrigen können, um außer ihren Betriebsausgaben nur noch die Verzinsung und Tilgung der noch nicht getilgten Schuld aufzubringen, so daß ihre Ueberschüsse um etwa $4^1/_2$ % der Differenz zwischen dem Betrage des wirklichen Anlagekapitals und der noch bestehenden Eisenbahnschuld hätten vermindert werden können. Indessen hatten nicht nur bisher schon die Staatseisenbahnen erhebliche Ueberschüsse an die allgemeine Verwaltung abgeliefert, welche diese für allgemeine Staatsfinanzzwecke verwendet hatte; es konnte auch vom gemeinwirthschaftlichen Standpunkte aus nicht unrichtig erscheinen, den Betrieb der Staatsbahnen wenigstens insoweit gewinnbringend zu erhalten, daß das gesammte darin angelegte Kapital eine landesübliche Verzinsung abwarf, zumal die Normaltarife der preußischen Staatsbahnen sich von jeher durch ihre Billigkeit gegenüber denen anderer Staats- und Privatbahnen ausgezeichnet und den preußischen Staatsangehörigen jeden Mitbewerb im ausreichendsten Maße gestattet hatten. Wenn es unter solchen Umständen möglich war, die Verzinsung der gesammten Staats-Kapitalschuld durch die Frachtenzahler, statt

durch die Steuerzahler aufbringen zu lassen, so war dies eine volkswirthschaftlich wohl zu rechtfertigende Maßregel. Bei der Ungewißheit jedoch, wie hoch das Anlage-Kapital der Staatseisenbahnen wirklich zu berechnen war, und da es andererseits doch nicht angängig erschien, der Verzinsung desselben eine höhere Summe zu Grunde zu legen, als der Betrag der gesammten öffentlichen Schuld des preußischen Staates ausmachte, substituirte das Gesetz diese letztere der Staatseisenbahn-Kapitalschuld und brachte damit den Gedanken zum Ausdruck, daß Preußens damalige gesammte Staatsschuld durch den Staatseisenbahnbesitz gedeckt war. Diesem Betrage der Staatseisenbahn-Kapitalschuld sind nun seitdem zugewachsen bezw. wachsen weiter zu:

a) die Beträge der auf Grund von Eisenbahn-Krediten seit dem 1. April 1880 verausgabten und in Zukunft zu verausgabenden Staatsschuldverschreibungen,

b) die Beträge der für Eisenbahnzwecke außerordentlich

1. durch den Staatshaushalt-Etat (unter den außerordentlichen und einmaligen Ausgaben),

2. durch besondere Gesetze bewilligten und in Zukunft zu bewilligenden, anderweiten Staatsmittel,

c) im Falle des Eigenthumserwerbes von verstaatlichten Bahnen die Beträge der vom Staate selbstschuldnerisch zu übernehmenden Prioritätsschulden derselben, sobald und soweit sie auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergehen.

Diejenige Vermehrung der Staatskapitalschuld dagegen, welche seit dem 1. April 1880 für andere als die vorgedachten, die Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten betreffenden Staatszwecke erfolgt ist, wächst nicht der Staatseisenbahn-Kapitalschuld, sondern der allgemeinen Staatsschuld zu. Die Staatseisenbahn-Kapitalschuld hat nach dem Staatshaushalt-Etat für 1891/92 inzwischen eine Höhe von 5 304 606 198 Mark, oder — ohne die seit dem Jahre 1882/83 erfolgten Abschreibungen — eine solche von 6 253 763 102 Mark erreicht.*)

Die Verzinsung dieser Summe erfolgt nach den Bestimmungen des Verwendungsgesetzes in der Weise, daß der aus nicht getilgten Anleihen (Staats-Anleihen und Prioritäts-Anleihen verstaatlichter Bahnen) herrührende Theil der Staatseisenbahn-Kapitalschuld zu dem feststehenden Zinsfuße derselben, die aus anderen bereiten Mitteln herrührenden Anlagekapitalien zu 4 % verzinst werden. Daß die letzteren, z. B. die aus dem Extraordinarium des Etats entnommenen Anlage-Summen überhaupt verzinst und getilgt

*) Die gesammte öffentliche Schuld einschließlich der Staatseisenbahn-Kapitalschuld ist um etwa 6—700 Millionen Mk. höher und erfordert 1891/92 eine Verzinsung von 224 632 538 Mk.

werden müssen, obwohl denselben kein Gläubiger, wie bei den Staatsanleihen oder den von den Gesellschaften übernommenen Prioritäts-Anleihen gegenüber steht, der Staat also die Zinsen und Amortisationsbeträge hierfür an sich selbst zahlt, erscheint allerdings auf den ersten Augenblick als eine etwas überraschende Thatsache, rechtfertigt sich indessen durch die Erwägung, daß, wenn die betreffenden Summen nicht für die Erweiterung der Staatseisenbahn-Anlagen von der allgemeinen Finanzverwaltung zur Verfügung gestellt worden wären, sie von letzterer zu anderen Zwecken, geeignetenfalls zur Schuldentilgung hätten verwandt, und daß damit eine entsprechende Zinsen-Ersparniß hätte erzielt werden können. Außerdem hat die Eisenbahn-Verwaltung mit ihrer Hülfe produktive, neue Einnahmen werbende Anlagen, welche die Leistungs- und Erwerbsfähigkeit der preußischen Staatsbahnen zum mindesten mittelbar erhöhen, gewonnen; endlich entsprechen, soweit die Amortisation in Betracht kommt, vom volkswirthschaftlichen Standpunkte aus Abschreibungen auch für diese Anlagewerthe den Rücksichten einer vorsichtigen Finanzwirthschaft und Geschäftsgebahrung.

Die Hinzurechnung der von den verstaatlichten Bahnen übernommenen Prioritäts-Anleihen zur Staatseisenbahn-Kapitalschuld und die Verzinsung und Tilgung derselben aus den Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten erscheint an sich als eine selbstverständliche und natürliche Thatsache. Gleichwohl macht das Gesetz bezüglich derselben einen Unterschied sowohl hinsichtlich des Zeitpunkts ihrer Zurechnung zu dieser Schuld wie hinsichtlich der budgetmäßigen Stelle, bei welcher die Verzinsungs- und Amortisations-Beträge derselben auf die Ueberschüsse angewiesen werden. Es unterscheidet, ob die Prioritätsschulden der verstaatlichten Privatbahnen vom Staate selbstschuldnerisch übernommen und auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übertragen sind oder nicht. Nur im ersteren Falle findet die Zurechnung zur Staatseisenbahn-Kapitalschuld, ihre Verzinsung und Tilgung aus den an die allgemeine Finanz-Verwaltung abgelieferten, reinen Ueberschüssen der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten statt; im letzteren dagegen werden jene Beträge gewissermaßen als eine schwebende Schuld der Staatseisenbahn-Verwaltung angesehen, von dieser verzinst und getilgt. Hinsichtlich der **Verzinsung** zwar ist es für die materielle Ordnung der Finanzwirthschaft gleichgültig, an welcher Stelle des Staatshaushaltsetats dieselbe verrechnet wird, und ob sie formell für einen Theil der Staats-Eisenbahn-Kapitalschuld oder für außerhalb derselben noch vorhandene Staatsschulden stattfindet. Anders verhält es sich mit der **Tilgungsfrage**; denn gerade die über die Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld in dem Verwendungsgesetze getroffenen Bestimmungen sind es, welche zu jener Unterscheidung geführt haben.

Die selbstschuldnerische Uebernahme der von den Gesellschaftsvorständen der verstaatlichten Bahnen aufgenommenen Prioritätsanleihen Seitens des Staates bedeutete an sich nichts weiter, als daß der Staat an Stelle der Gesellschaften in das persönliche Schuldverhältniß zu den Prioritätsgläubigern eintrat; alle den letzteren nach dem Emissions-Privilegium der Anleihe vorbehaltenen Rechte einschließlich des Pfandrechts an der Substanz des Gesellschaftsvermögens und des Rechts auf die Einhaltung des in den Emissionsbedingungen festgesetzten Tilgungsplanes blieben bestehen. Dieser selbstschuldnerische Eintritt des Staates in das Schuldverhältniß mußte spätestens bei der Liquidation der Gesellschaft vor der Auflassung des Eigenthums derselben auf den Staat erfolgen und hat auch thatsächlich in jedem einzelnen Falle durch eine entsprechende einseitige Bekanntmachung der beiden Minister für Finanzen und öffentliche Arbeiten stattgefunden. Die Zustimmung der Prioritätsgläubiger zu der darin liegenden Erneuerung der Schuldverbindlichkeit wurde mit Rücksicht auf die Bestimmungen in den Artikeln 245 und 202 des Allgemeinen deutschen Handels-Gesetzbuches und auf § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht für nöthig gehalten*). Nach den ersteren hält das Vorhandensein noch schwebender Verbindlichkeiten die Liquidation einer Aktien-Gesellschaft nicht auf, wenn für die Erfüllung derselben den Gläubigern eine genügende Sicherheit bestellt wird. Die Prioritäts-Obligationen aber wurden in Gemäßheit eines Erkenntnisses des Reichsoberhandelsgerichts vom 19. November 1878 als betagte und befristete Forderungen und demgemäß als schwebende Verbindlichkeiten angesehen, deren Rückzahlung erst im Wege der statutenmäßigen Amortisation zu erfolgen habe, während in der Uebernahme der Schulden von Seiten des preußischen Staates eine angemessene und ausreichende Sicherheit für die Erfüllung der Obligations-Forderungen erblickt wurde. § 42 des Gesetzes vom 3. November 1838 bestimmt überdies, daß, wenn der Staat unter den dort vorgesehenen Voraussetzungen das Eigenthum von Privatbahnen erwerbe, die Schulden der Gesellschaft vom Staate übernommen und in gleicher Weise, wie dies der Gesellschaft obgelegen haben würde, aus der Staatskasse berichtigt werden sollen.

Mit Rücksicht hierauf wurde ferner angenommen, daß einerseits den Prioritätsgläubigern aus der selbstschuldnerischen Uebernahme der Prioritäten auf den Staat ein Kündigungsrecht so wenig zustehe, wie ihnen dies gegen den ursprünglichen Schuldner zugestanden habe, daß dagegen andererseits auf die Regierung das Recht zu einer solchen Kündigung (zum Zwecke der

*) Siehe Generalbericht der XII. Kommission des Abgeordnetenhauses. Nr. 60 der Anlagen zu den stenographischen Berichten der Verhandlungen des Abgeordnetenhauses. 1. Session der 14. Legislaturperiode 1879—1880.

Rückzahlung oder des Umtausches und der Konversion) in demselben Umfange übergegangen sei, in welchem dem ursprünglichen Schuldner ein solches Recht nach Maßgabe der Emissionsbestimmungen zur Seite gestanden haben würde. Thatsächlich ist denn auch der Versuch einer Kündigung Seitens der Prioritätsgläubiger nicht gemacht worden, obwohl für die Besitzer derjenigen Obligationen, deren Kurs unter Pari stand, ein besonderer Anreiz dazu gegeben gewesen wäre.

Die selbstschuldnerische Uebernahme dieser Obligationen verpflichtete aber den Staat, dieselben nach Maßgabe des in den Emissionsbedingungen festgesetzten Tilgungsplanes weiter zu tilgen. Da indessen das Verwendungsgesetz ebenfalls eine Amortisation der Staatseisenbahn-Kapitalschuld vorschreibt, so würde die Zuschreibung der Prioritätsschulden zu der letzteren, solange sie noch nach jenem Plane zu amortisiren waren, zu einer doppelten Tilgung geführt haben. Dies ist der Grund, aus welchem die Zuschreibung erst dann erfolgen sollte, wenn die selbstschuldnerisch übernommenen Prioritäten auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind.*) Dieselbe hat in der Regel erst nach erfolgtem Umtausch der Prioritäten in Staatsschuldverschreibungen stattgefunden, wodurch die ursprüngliche Obligation und gleichzeitig deren Tilgungsverpflichtung beseitigt wurde.**) Diese Umwandlung bezw. die Uebernahme der Schulden auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden und ihre Zuschreibung zur Staatseisenbahn-Kapitalschuld hat inzwischen in dem Maße stattgefunden, daß im Eisenbahn-Etat für 1890/91 nur noch 33990846 Mk. an Zinsen und Amortisationsbeträgen auszuwerfen waren. Nach dem Etat für 1891/92 sind inzwischen auch diese Beträge zum größten Theil in Folge von Umwandlung der betreffenden Prioritätsschuld, zum kleineren durch deren selbstschuldnerische Uebernahme und Uebertragung auf den Etat der Hauptverwaltung der Staatsschulden von dem Etat der Eisenbahn-Verwaltung losgelöst worden, sodaß den letzteren nunmehr im Wesentlichen nur noch die Prioritäten und

*) Siehe Bericht der verstärkten Budgetkommission über den Entwurf eines Gesetzes betreffend die Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahn. Nr. 31 der Anlagen zu den stenographischen Verhandlungen des Abgeordnetenhauses während der 3. Session der 14. Legislaturperiode 1882.

**) Allerdings hätte budgetrechtlich nichts entgegengestanden, diese Uebernahme von vornherein und *ohne vorherige Umwandlung* der Schuldverschreibungen stattfinden zu lassen, da das Verwendungsgesetz im § 4 Nr. 1b diesen Fall ausdrücklich vorsieht und bestimmt, daß alsdann die *planmäßige* Tilgung derselben aus dem $^3/_4$ prozentigen Tilgungsfonds der Staatseisenbahn-Kapitalschuld erfolgen solle. Thatsächlich ist dies Verfahren durch das Etatsgesetz 1891/92 für einen Theil der noch nicht umgewandelten Prioritäten eingeschlagen worden. Es mögen indessen äußere Zweckmäßigkeitsgründe gewesen sein, welche es bis dahin räthlich erscheinen ließen, die Hauptverwaltung der Staatsschulden nicht mit der Verwaltung dieser Eisenbahnschulden zu befassen.

Annuitäten der noch nicht liquidirten beiden Eisenbahn-Unternehmungen, der Braunschweigischen und der Stargard-Posener Bahn, belasten.

Die Tilgung der Staatseisenbahn-Kapitalschuld, welche nach dem Gesetze erst in dritter Reihe der Verwendungszwecke der Ueberschüsse steht, (da sie erst nach der Verzinsung der Schuld und nach der etwaigen Ueberweisung von 2 200 000 Mk. für ein im Staatshaushaltsetat hervortretendes Deficit stattzufinden hat) soll alljährlich, soweit die Ueberschüsse noch reichen, zunächst bis zur Höhe von $^3/_4$ % desjenigen Betrages der Schuld erfolgen, welcher sich bis zum Schlusse des laufenden Rechnungs- (Etats-) Jahres aus der Zusammenrechnung der im § 2 al. 1 des Verwendungs-Gesetzes für den 1. April 1880 festgesetzten Staatseisenbahn-Kapitalschuld und der im § 2 al. 2 bezeichneten, späteren Zuwüchse derselben am Schlusse des betreffenden Rechnungsjahres ergiebt. Der $^3/_4$ %ige Amortisationsbetrag wird sonach von der vollen rechnungsmäßigen Höhe der Staatseisenbahn-Kapitalschuld ohne Berücksichtigung der seit dem Jahre 1882/83 thatsächlich stattgehabten Abschreibungen berechnet und beträgt für 1891/92 46 903 223 Mk. 26 Pfg. Dieser Amortisationsbetrag ist ein gesetzlich feststehender und obligatorischer. Das Gesetz überläßt es jedoch der Bestimmung des Staatshaushalts-Etats, d. h. der jedesmaligen Vereinbarung zwischen Regierung und Landtag bei der Festsetzung des letzteren, daneben noch eine fakultative Tilgung eintreten zu lassen, und befindlichen Falls die gesammten, nach Abzug des obligatorischen Tilgungsbetrages verbleibenden Ueberschüsse der Staatseisenbahn-Verwaltung ebenfalls zu diesem Zwecke zu verwenden. Von dieser Befugniß hat der Staatshaushalt-Etat seit dem Bestehen des Gesetzes einen umfassenden Gebrauch gemacht. Der Unterschied der Eisenbahn-Kapitalschuld mit und ohne Abschreibung beträgt nach dem Etat für 1891/92 949 152 994 Mk., wogegen die obligatorischen Amortisations-Summen während dieses Zeitraumes zu der wesentlich niedrigeren Gesammt-Abschreibung von nur etwa 325 900 000 Mk. geführt haben würden.

Allerdings hat die Art und Weise, in welcher den Bestimmungen des Gesetzes gemäß die Amortisation thatsächlich erfolgte, dieser von mancher Seite den Vorwurf eingetragen, nur eine Schein-Amortisation zu sein. Wird auch der ganze jährliche Amortisationsbetrag (der obligatorische wie der fakultative) buchmäßig von der Staatseisenbahn-Kapitalschuld abgeschrieben, so werden planmäßig getilgt davon nach § 4 Nr. 1 des Gesetzes doch nur

a) die vom Staate für Eisenbahn-Zwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen Schulden und

b) die vor oder nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen oder zu übernehmenden Schulden, soweit letztere auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind oder übergehen.

Bisher sind es nur Schulden der zu a gedachten Art gewesen, welche solchergestalt planmäßige Tilgung aus dem $^3/_4$%igen Amortisationsfonds der Staatseisenbahn-Kapitalschuld erfahren haben. Im Etat für 1890/91 waren hierfür 3023856 Mk. 56 Pfg. angesetzt. Von der zu b gegebenen Möglichkeit dagegen ist zuerst im Etatsjahre 1891/92 Gebrauch gemacht worden, indem von da an die Hauptverwaltung auch nicht umgewandelte, nach dem Tilgungsplane der ursprünglichen Emissionsbedingungen zu amortisirende Prioritäten der verstaatlichten Bahnen übernommen hat.

Die nach Abzug des zur planmäßigen Tilgung verwandten Betrages noch zur Verfügung bleibenden obligatorischen und fakultativen Amortisationssummen sind laut § 4 Nr. 2 und 3 des Gesetzes in der Weise zur Tilgung zu verwenden, daß sie zunächst

zur Deckung der zu Staatsausgaben erforderlichen Mittel, welche anderenfalls durch Aufnahme neuer Anleihen beschafft werden müßten, und sodann

zum Ankaufe von Schuldverschreibungen des Staates dienen sollen.

Die zuletzt erwähnte Tilgungsart stellt eine thatsächliche Tilgung dar, der Vorwurf der Schein-Amortisation richtet sich sonach gegen die erstere. Allerdings tritt hier, wenn die Mittel des Amortisationsfonds zur Deckung etatsmäßiger Ausgaben des Staatshaushalts verbraucht werden, eine thatsächliche Verringerung der gesammten Staatsschuld nicht ein. Sind jedoch diese Ausgaben nothwendig, und bietet sich zu ihrer Deckung kein anderer Weg als der der Anleihe, so würde es schwer verständlich sein, wenn der Staat mit der einen Hand Staatsschulden tilgen, Staatsschuldverschreibungen einlösen bezw. vernichten und die Staatsschulden vermindern wollte, während er in demselben Augenblicke mit der anderen Hand neue Schulden aufnehmen, neue Schuldverschreibungen ausgeben und die Staatsschuld um denselben Betrag wieder vermehren müßte. Es erspart daher eine Menge von Umständlichkeiten, und die Wirkung ist für die Finanzwirthschaft ganz genau die gleiche, wenn die für die Amortisation verfügbaren Beträge von vornherein zur Deckung der vorhandenen Ausgabe-Bedürfnisse verwendet, die betreffenden Beträge aber von der Staatseisenbahn-Kapitalschuld abgeschrieben werden. Die letztere, d. h. derjenige Theil der gesammten Staatskapitalschuld, zu dessen Verzinsung und Tilgung die Ueberschüsse aus der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten des Staates herangezogen werden sollen, vermindert sich buchmäßig, während der übrige Theil der Staats-Kapitalschuld, welcher aus

den allgemeinen Mitteln zu verzinsen und zu tilgen ist, um den gleichen Betrag buchmäßig wächst*).

c. Staatsbahn-Anlage-Kapital und Staatsbahn-Kapitalschuld.

Aus der Art und Weise, wie sich nach den vorstehenden Ausführungen die Staatseisenbahn-Kapitalschuld bildet, ergiebt sich, daß dieselbe mit dem auf die Anlage der Staatsbahnen verwendeten Kapital nicht übereinstimmen kann, weil der Berechnung der für den 1. April 1880 festgestellten Staatseisenbahn-Kapitalschuld nicht die bis dahin für die Staats-Eisenbahnen gemachten Aufwendungen, sondern die zu jener Zeit vorhandene Staats-Kapitalschuld zu Grunde gelegt worden ist, sodann, weil Abschreibungen nur bei jener, nicht aber bei dem verwendeten Anlage-Kapital eintreten, ferner, weil zu dem letzteren auch die gesammten Privatschulden der verstaatlichten Bahnen zu rechnen sind, welche der Staatseisenbahn-Kapitalschuld erst dann zugeschrieben werden, wenn sie selbstschuldnerisch vom Staate übernommen und auf die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangen sind, endlich, weil dem Anlage-Kapital auch die unter die ordentlichen Ausgaben des Betriebsetats (Tit. 17a) eingestellten Beträge für erhebliche Erweiterungen, Ergänzungen und Verbesserungen vorhandener Anlagen zugerechnet werden, während der Staatseisenbahn-Kapitalschuld nur die in dem Extraordinarium des Etats außerordentlich veranschlagten Mittel zuwachsen.

Hinsichtlich des Anlage-Kapitals wird übrigens ein Unterschied gemacht zwischen

I) dem wirklichen Anlage-Kapital, d. h. der Gesammtheit der Bau-Aufwendungen und

II) dem sogenannten statistischen Anlage-Kapital.

Diese Unterscheidung ist durch den Hinzutritt der verstaatlichten Privatbahnen zu den vom Staate erbauten Strecken und durch den Umstand geboten, daß hinsichtlich jener der Staat nicht die reinen, von den Privatbahnen aufgewendeten Baukosten, sondern den Preis, welchen er für den Erwerb der Bahnen gezahlt hat, sich als das in dies Unternehmen von ihm gesteckte

---

*) Freilich haben diejenigen Abgeordneten, welche z. B. gegen die Bestimmung des § 4[2] des Gesetzes stimmten, die Richtigkeit dieser Schlußfolgerung zugegeben. Sie fürchteten indessen, daß Regierung und Landtag mit Rücksicht auf die vorhandenen Mittel des Eisenbahn-Amortisationsfonds all zu leicht geneigt sein würden, Ausgabe-Bedürfnisse des Staates da als vorhanden anzunehmen, wo sie sonst vielleicht als nicht dringlich abgewiesen sein würden. Sie wollten daher die Regierung und den Landtag durch Streichung der gedachten Vorschrift und deren Ersatz durch eine Bestimmung, welche den Amortisationsfonds nur zur wirklichen Tilgung oder höchstens zur Verwendung für Eisenbahnzwecke verwendbar erklärte, gewissermaßen vor sich selbst schützen.

Anlage-Kapital anrechnen muß. Das letztere ist das statistische Anlage-Kapital, welches sich hinsichtlich der Gesammtheit der preußischen Staatsbahnen in ihrer jetzigen Zusammensetzung sonach aus den Baukosten der vom Staate selbst hergestellten Strecken und dem Erwerbspreis für die verstaatlichten Bahnen, einschließlich der seit ihrer Erwerbung für die Erweiterung derselben verwendeten Beträge, bildet.

Im Einzelnen werden beide Arten von Anlage-Kapitalen folgendermaßen berechnet:

I. Die wirklichen Kosten der Anlage, (das wirkliche Anlage-Kapital) bestehen

1. bei den alten Staatsbahnstrecken in den aus den Anleihe-Gesetzen, dem Extraordinarium des Etats und aus den für die Erweiterung, Ergänzung und Verbesserung in den Betriebsetats enthaltenen Fonds bewilligten und gemachten Aufwendungen, von denen jedoch abzusetzen sind: Rückeinnahmen (für den Verkauf von Grundstücken, Baumaterialien u. s. w., soweit sie nicht bei den einzelnen Bautiteln abgesetzt worden sind,) Subventionen aus Zahlungen à fonds perdu Seitens Dritter Beiträge anderer Staatsressorts, Beiträge von Provinzen, Kreisen, Gemeinden und Privaten.*) Unentgeltlich hergegebene Grundstücke werden nur nachrichtlich mit ihren Werthbeträgen zur Nachweisung gebracht;**)
2. bei den verstaatlichten Privatbahnen in dem Nominalbetrage der denselben concessionirten Aktien und Prioritäts-Obligationen, ausschließlich der zur Zeit des Erwerbs noch unbegebenen und der noch vorhandenen, aus dem concessionirten Kapitale gebildeten Baufonds, und in den auf dem Unternehmen noch lastenden Schulden***).

II. Das statistische Anlage-Kapital berechnet sich dagegen

1. aus den Beträgen zu I[1],
2. aus dem vom Staate für die Privatbahnen gezahlten Erwerbspreise, welcher sich zusammensetzt aus:
   α) dem Nominalwerthe der Staatsschuld-Verschreibungen, welche der Staat bei dem stattfindenden Umtausche der Aktien der Gesellschaft ausgegeben hat,
   β) dem Betrage der vom Staate bei der Abstempelung der Aktien für den Bezug der festen jährlichen Rente geleisteten, einmaligen baaren Zuzahlung,

---

*) Erlaß vom 26. Mai 1882 IIb 4182, sowie vom 23. Mai 1891 IV (I) 2528 und Vorbemerkungen zur Tabelle 24 der deutschen Reichsstatistik.

**) Erlaß vom 18. April 1890. IV (I/II) 1691.

***) Erlaß vom 22./10. 1884 IIb/a 17429 (an die Direktion Breslau gerichtet).

γ) aus dem Betrage der am Tage des Besitzeintritts auf dem Unternehmen noch haftenden und daher den Staat belastenden Schulden, also sowohl der noch nicht amortisirten Prioritäts-Obligationen, wie auch etwaiger schwebender Schulden.

Hierauf kommen dagegen dem Staate zur Anrechnung die am Tage des Besitzantritts mit dem Unternehmen zugleich erworbenen Gesellschafts-Aktiv-Fonds.

Da nun der vom Staate gezahlte Erwerbspreis für die angekauften Bahnen sich im Allgemeinen nicht unerheblich höher als das von der Gesellschaft selbst für dieselben aufgewendete Bau-Kapital gestellt hat, so ist auch der Gesammtbetrag des statistischen Anlage-Kapitals um ebensoviel höher als das wirkliche Anlage-Kapital. Nach der vom Reichs-Eisenbahn-Amte herausgegebenen Statistik der Eisenbahnen Deutschlands pro 1889/90 (Tafel 24) beträgt das erstere 6 215 375 587 Mk., das letztere nur 6 020 981 842 Mk.; jenes ist also um 194 393 745 Mk. höher.

Sowohl das auf Grund der wirklichen Bau-Aufwendungen wie das aus dem Erwerbspreise berechnete Anlage-Kapital ändern sich nun durch die jährlichen Zu- und Abgänge desselben seit dem Besitzantritte des Staates, und zwar beide regelmäßig um dieselben Beträge, so daß der einmal festgestellte Unterschied zwischen der Gesammtsumme der Bau-Aufwendungen und der Gesammtsumme des Erwerbspreises bezw. des statistischen Anlage-Kapitals so lange derselbe bleibt, bis neue Erwerbungen eintreten, bei denen der Erwerbspreis abermals ein anderer ist, als die wirklichen Anlage-Kosten.

Die Zugänge bestehen in den Aufwendungen für die Fortführung von Bauten auf den alten und den neuen Staatsbahnen, oder für die Erweiterung und Ergänzung von Anlagen derselben, oder für die Vermehrung ihrer Ausrüstung mit Betriebsmitteln, mögen die Mittel hierzu aus Staatsanleihen oder aus Etatsfonds der Staatseisenbahn-Verwaltung oder aus Beständen der erworbenen Fonds fließen.*)

Von den aus Betriebsfonds bestrittenen Aufwendungen werden die durch Reparaturen oder Unterhaltung bezw. Erneuerung vorhandener Anlagen entstehenden Ausgaben dem Anlage-Kapital nicht hinzugerechnet. Nur wenn die bezüglichen Arbeitsausführungen als Ergänzungs- oder Erweiterungsbauten anzusehen sind, d. h. thatsächlich eine Erweiterung des Unternehmens bezw. eine Vergrößerung oder Ausdehnung der vorhandenen Anlagen betreffen, wachsen die durch dieselben entstehenden Kosten dem Bau- bezw. statistischen Anlage-Kapitale zu.

---

*) Siehe die vorseitig angeführten Erlasse.

Um sich in dieser Beziehung jedoch nicht zu sehr in Kleinigkeiten zu verlieren und das Anlage-Kapital im Verhältniß zur Rentabilität der Staatsbahnen nicht zu stark zu belasten, zumal es bei kleineren Verbesserungen in der That zweifelhaft sein kann, inwieweit sie die Erwerbsfähigkeit der Betriebsanlagen erhöhen, war früher bestimmt, daß nur die den Betrag von 1000 Mk. erreichenden Bau-Ausführungen der gedachten Art dem Anlage-Kapital zuzuschreiben seien.*) Später ist diese Grenze noch für zu niedrig erachtet und darum verfügt worden,**) daß lediglich die jeweilig aus Titel 17a bestrittenen Kosten für größere Erweiterungen, Ergänzungen, Verbesserungen als Zugang einzustellen seien. Dagegen sind die Kosten des Grunderwerbs nach wie vor in jeder Höhe nachzuweisen.

Als Abgänge werden nur angesehen: Rückeinnahmen für Wiederverkäufe von Grundstücken, oder bei unentgeltlicher Abtretung derselben an andere Staatsverwaltungsbehörden der abzuschreibende Werth derselben, ferner eingezogene Konventionalstrafen.

Neben dem „Anlage-Kapital" und der „Staatsbahn-Kapitalschuld" ist als ein dritter Finanzbegriff schließlich noch das „Staatsbahn-Kapital" zu erwähnen. Dieses bezeichnet diejenigen Geldsummen, welche jeweilig thatsächlich noch in den Staatsbahnen werben und einer Verzinsung bedürfen, also das unter Berücksichtigung aller im Laufe der Zeit erfolgten Abschreibungen bezw. Tilgungen noch verbleibende Anlage-Kapital. Eine ziffermäßige Zusammenstellung der verschiedenen, vorerörterten Finanzbegriffe ergiebt z. B. am Schlusse des Etatsjahrs 1889/90 folgendes Bild:

I. Statistisches Anlage-Kapital.
6 227 132 820 Mk. (einschließlich 11 757 223 Mk. für Bahnen des nicht öffentlichen Verkehrs) und 6 215 375 587 Mk. ausschließlich derselben.***)

II. Wirkliches Anlage-Kapital.
6 020 981 842 Mk.†)

III. Staatsbahn-Kapital.***
4 307 728 078 Mk.

IV. Staatseisenbahn-Kapitalschuld.
4 911 995 110 Mk., mit Abschreibungen dagegen 4 314 966 719 Mk.

Bei der Ermittelung der Rentabilität der preußischen Staatsbahnen wird von der Regierung der Ueberschuß der ordentlichen Einnahmen über die ordentlichen Ausgaben nicht dem statistischen Anlage-Kapital, sondern dem Staatsbahn-Kapital gegenüber gestellt, und zwar in der Höhe, in welcher es für die bereits in dem betreffenden Etatsjahre wirklich und ganz im Betriebe befindlich gewesenen Bahnstrecken in Betracht kommt. Daß hierzu

*) Erlaß vom 22./10. 1884.
**) Erlaß vom 10./3. 85. II.b (a) 4010.
***) Siehe Betriebsbericht der preußischen Staatsbahnen de 1889/90. S. 4, 5, 25, 26.
†) Siehe Reichseisenbahn-Statistik. Bd. X 1889/90. Tabelle 24. S. 7 (Spalte 60 und 65. Nr. 3.)

letzteres gewählt wird, hat seine volle Berechtigung, wenn erwogen wird, daß den stattgehabten Abschreibungen eine Reihe von inzwischen unbrauchbar gewordenen Betriebsanlagen gegenübersteht, welche zwar mit ihren Kosten in dem statistischen Anlage-Kapital erscheinen, aber nicht mehr Einnahmen erzeugen.*)

Demnach verzinsten sich die preußischen Staatsbahnen:

	bei Zugrundelegung des statistischen Anlage-Kapitals im Jahresdurchschnitte			des Staatsbahn-Kapitals		
Im Jahre	von		mit	von		mit
1884/85	5 501 335 368	Mk.	5,11 %	3 556 792 837	Mk.	5,41 %
1885/86	5 765 733 306	"	4,88 "	3 799 568 851	"	5,46 "
1886/87	5 824 153 859	"	5,22 "	3 906 553 835	"	6,09 "
1887/88	5 951 619 614	"	5,77 "	4 169 213 886	"	6,54 "
1888/89	6 030 713 579	"	6,02 "	4 066 128 112	"	7,90 "
1889/90	6 155 174 869	"	6,26 "	4 367 726 078	"	7,36 "
	im Durchschnitt mit		5,54 %	im Durchschnitt mit		6,46 %

II. Die formelle Ordnung der Finanzwirthschaft.

Die formelle Ordnung der Finanzwirthschaft ist der Inbegriff derjenigen Grundsätze und Einrichtungen, nach denen die Verwirklichung der materiellen Ordnung derselben erfolgen soll.

Die besonderen Aufgaben der formellen Ordnung der Finanzwirthschaft theilen sich, wie bereits früher erwähnt, in diejenigen

1. des Etatswesens, welches die Vorschriften für die Art und Weise der Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung (innerhalb der materiellen Ordnung), ferner für die Eintheilung des Etats und für die sachliche Ausführung desselben innerhalb dieser Vorschriften festsetzt,
2. des Kassen- und Rechnungswesens, welches die rechnungs- und kassenmäßigen Formen und Grundsätze für die formelle Durchführung des Etats bestimmt,
3. der Finanzcontrole, welche prüft, ob sowohl bei der sachlichen wie bei der formellen Ausführung des Etats die gegebenen Vorschriften und Gesetze gewissenhaft beobachtet worden sind.

*) Siehe Betriebs-Bericht für 1889/90. S. 25.

1. Das Etatswesen der Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

Der Etat oder Voranschlag ist eine ziffermäßige Uebersicht der Einnahmen und Ausgaben eines wirthschaftlichen Körpers oder Unternehmungszwecks für einen gewissen Zeitraum in bestimmter, mehr oder weniger systematischer Ordnung.*)

Der Zweck des Etats ist ein mehrfacher. Er soll

1. ein technisches Hilfsmittel für die Erfüllung einer der Hauptaufgaben der formellen und materiellen Ordnung im öffentlichen Haushalt sein, nämlich der der planmäßigen Fürsorge für ausreichende Deckung der Ausgaben durch die zur Verfügung stehenden Einnahmen. Er soll damit zugleich thunlichst

2. die Möglichkeit bieten, die Ausgaben nach den Einnahmen zu reguliren, so daß

entweder bei Schwankungen in den Einnahmen, wie sie bei den Betriebsanstalten des Staates vorkommen, die Ausgaben im Laufe der Etatsperiode mit dem Herabgehen der Einnahmen ermäßigt, mit dem Steigen derselben entsprechend erhöht werden können,

oder, bei Schwankungen in der Höhe der Ausgaben, — wie sie z. B. bei größeren Bau-Ausführungen in Folge Steigens der Materialpreise, der Arbeitslöhne, der Bodenpreise sich ereignen können, — während die Höhe der zur Deckung vorhandenen ordentlichen oder außerordentlichen Einnahmen feststeht, die Ausgaben durch Beschränkung einzelner Theile des projektirten Baus herabgesetzt werden. Er soll

3. ein getreues Bild der voraussichtlichen, jeweiligen wirthschaftlichen und finanziellen Lage des Unternehmens und seiner Rentabilität bieten, sowie die Größe des Gesammt-Aufwandes des wirthschaftlichen Körpers im Verhältniß zur Leistungs- und Erwerbsfähigkeit desselben erkennen lassen.

Diese verschiedenen Zwecke des Etats treten ganz besonders bei den Betriebs-Anstalten des Staates, — unter denen die Eisenbahn-Verwaltung obenan steht, — in den Vordergrund, da dieselben bestimmt sind, eine gewisse Rente abzuwerfen, die zur Deckung fester Ausgabe-Bedürfnisse des Staates nothwendig ist. Sie lassen denn auch die wirthschaftliche Nothwendigkeit eines Etats ohne Weiteres erkennen. Zur Erreichung jener Ziele ist eine genaue, bis in's Einzelne gehende Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben nach der Quelle, der sie entstammen, bezw. nach dem Zwecke, welchem sie dienen sollen, unbedingt erforderlich. „Ohne einen Etats-

*) Siehe Wagner Finanzwirthschaft, § 102.

Voranschlag würde man immer zwischen der Gefahr entweder leerer Kassen und unzureichender Mittel für die Bestreitung der Ausgaben oder des Ueberschusses an Geldern, für welche keine Verwendung gegeben ist, schwanken." Und diese Gefahr würde um so größer werden, je größer die Beträge sind, um welche es sich in Einnahme oder Ausgabe handelt.

a. Ordnung und Eintheilung des Etats.

Für die formelle Ordnung der Veranschlagung der Gesammt-Einnahmen und Ausgaben der Staats-Eisenbahn-Verwaltung oder, richtiger gesagt, der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten des Staates sind vor Allem die durch die materielle Ordnung der Finanzwirthschaft festgesetzten Grundsätze der Deckung des Finanzbedarfs maßgebend. Danach trennen sich die Gesammt-Einnahmen und Ausgaben zunächst in zwei große Abtheilungen, in den Etat der ordentlichen, dauernden Einnahmen und Ausgaben und in den Etat der außerordentlichen und einmaligen Einnahmen und Ausgaben.

Die Bezeichnung des Etats der „Eisenbahn-Angelegenheiten des Staates" ist deshalb zutreffender, weil die Finanzwirthschaft des Staates sich nicht allein auf die Erfüllung der Aufgaben der Betriebs- und der Bau-Verwaltung der Staats-Eisenbahnen erstreckt, sondern die gesammten Beziehungen des Staates zu den Eisenbahn-Angelegenheiten des Landes, soweit sie für ihn eine finanzielle Seite haben, umfaßt.*)

Demgemäß kommen für das Etatswesen der Staatseisenbahn-Verwaltung in Betracht

1. hinsichtlich der ordentlichen Einnahmen:
   die Einnahmen aus dem Betriebe der für Rechnung des Staats verwalteten Eisenbahnen (einschließlich der Einnahmen aus der Main-Neckar- und der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn)
   die Einnahmen aus Privat-Eisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist (dauernde Bezüge aus Aktien- und Prioritäten-Besitz, Rückzahlungen geleisteter Vorschüsse u. s. w.),
   sonstige verschiedene Einnahmen;
2) hinsichtlich der ordentlichen Ausgaben:
   die Ausgaben für den Betrieb der für Rechnung des Staates verwalteten Bahnen (einschließlich der Ausgaben für die Main-Neckar- und die Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn),

*) Siehe auch die Ueberschrift des Gesetzes über die „Verwendung der Jahresüberschüsse der Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten" vom 27./3. 82.

die Ausgaben an Zinsen und Amortisations-Beträgen für die noch nicht zur Staatseisenbahn-Kapitalschuld zugeschriebenen Prioritäts-Obligationen der verstaatlichten Gesellschaftsbahnen,

die Ausgaben der Central-Verwaltung (der Eisenbahn-Abtheilungen des Ministerii) und des Eisenbahn-Kommissariats,

3) hinsichtlich der außerordentlichen und einmaligen Einnahmen die aus Anleihen oder sonstigen allgemeinen Staatsmitteln der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Deckung für außerordentliche und einmalige Ausgaben überwiesenen Beträge,

4) hinsichtlich der außerordentlichen und einmaligen Ausgaben die Beträge, welche für den Neubau von Bahnen, für die Legung zweiter Geleise, die Erweiterung, Ergänzung und Verbesserung vorhandener Bahn-Anlagen, für den Umbau von Bahnhöfen, für die Vermehrung der Betriebsmittel aufzuwenden sind, soweit ihre Veranschlagung nicht unter den ordentlichen Ausgaben stattgefunden hat.

Von diesem gesammten Veranschlagungsstoff bilden den Inhalt des jährlichen Staatshaushalts-Etats der Eisenbahn-Verwaltung die ordentlichen Einnahmen und Ausgaben und von den außerordentlichen Ausgaben die unter die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben des Staatshaushalts-Etats aufgenommenen Beträge.

Die übrigen außerordentlichen Ausgaben sowie die außerordentlichen Einnahmen erscheinen außerhalb des jährlichen Staatshaushalts-Etats; sie werden unter der Bezeichnung des Etats der Anleihe- oder Bau-Fonds, des Bau-Etats oder der Extraordinarien-Rechnung zusammengefaßt, und in dieser Bedeutung dem Betriebs-Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung, als dem Inbegriff der Roh-Einnahmen und -Ausgaben des Betriebes der letzteren gegenübergestellt.

Der Bau-Etat rc. unterscheidet sich von dem Betriebs-Etat vorzugsweise durch die größere Freiheit der Bewegung, welche der Verwaltung in der Verwendung der darin zur Verfügung gestellten Summen gestattet ist. Zwar werden die betreffenden Deckungsmittel und die Höhe des Gesammtbedarfs ebenso wie bei dem Betriebs-Etat durch Gesetz festgestellt. Während jedoch bei dem Betriebs-Etat eine weitgehende Spezialisirung der Einnahmen, nach den Quellen, denen sie entstammen, ganz besonders aber der Ausgaben sowie der Zwecke, denen sie dienen sollen, und eine gesetzliche Festlegung der für die Einzelzwecke zu verwendenden Theilbeträge der Gesammt-Veranschlagungssumme stattfindet, wird bei dem Bau- oder Anleihe-Etat es der Regierung überlassen, wie sie die Gesammtbeträge im Einzelnen verwenden will. Die Eintheilung und Spezialisirung des Betriebs-Etats ist daher das Ergebniß von Vereinbarungen zwischen Regierung und Land-

tag bei der jährlichen Feststellung des Staatshaushalts-Etats; die dem Bau-Etat zu Grunde liegende Eintheilung der Ausgaben, der sogenannte „General-Kosten-Anschlag"*), erfolgt einseitig von der Regierung. Die Einzel-Summen desselben sind nicht in der Weise gesetzlich festgelegt, daß sie nicht überschritten werden dürften. Sie beruhen auf den Ergebnissen der allgemeinen Vorarbeiten für neue Linien und weichen oft sehr erheblich von den Kosten-Anschlägen ab, welche erst auf Grund der nach erfolgter gesetzlicher Bewilligung der Bausummen stattfindenden „ausführlichen Vorarbeiten" bei der Bearbeitung der Spezialprojekte aufgestellt werden. Beide Etats gehen sowohl bei der Aufstellung wie bei der Ausführung im Allgemeinen selbständig neben einander her. Es sind jedoch die außerordentlichen Ausgabebedürfnisse zusammen mit den ordentlichen gelegentlich der Aufstellung des Vorberichts zum Etat Seitens der Veranschlagungsbehörden festzustellen und dem Minister anzumelden,**) um diesem bezw. dem Finanzminister einen erschöpfenden Ueberblick über die Gesammtheit der vorhandenen Baubedürfnisse und damit die Möglichkeit zur Aufstellung eines umfassenden Planes wegen Vertheilung aller angemeldeten Bedürfnisse auf die zur Verfügung stehenden Fonds (Betriebsfonds, Extraordinarium) oder wegen Aufnahme in neue Anleihe-Gesetze zu gewähren.

1. Die Erscheinungsformen des Etats der Eisenbahn-Verwaltung sind sehr mannigfaltig.

α. Zunächst erscheinen die einzelnen Hauptabtheilungen desselben unter besondern Kapiteln des eigentlichen Staatshaushaltsetats (des Haupt-Finanz-Etats) gehörigen Orts zusammengefaßt.

Dieser theilt

die Staats-Einnahmen überhaupt ein in solche:
- der einzelnen Einnahmezweige,
- der Dotationen und der Allgemeinen Finanzverwaltung und in
- Staats-Verwaltungs-Einnahmen;

die Staats-Ausgaben in die dauernden und die einmaligen bezw. außerordentlichen (das sog. Extraordinarium des Etats), und unterscheidet bei den dauernden Ausgaben ebenso wie bei den Einnahmen

nach den Betriebs-, Erhebungs- und Verwaltungskosten der einzelnen Einnahme-Zweige,
- den Ausgaben der Dotationen und der Allgemeinen Finanz-Verwaltung und nach
- den Staats-Verwaltungs-Ausgaben.

*) Anlage A.

**) Vorschriften zur Aufstellung der Etatsentwürfe. IV. Erlaß vom 5. Jan. 1891. IV. I. II. 5987.

Zu den einzelnen Einnahmezweigen gehören die Betriebsanstalten des Staates und die Zoll- und Steuerverwaltung; zu den Dotationen und der Allgemeinen Finanz-Verwaltung die Einnahmen und Ausgaben für den Kronfidei-Kommißfonds, die Häuser des Landtages, die öffentliche Schuld, die Apanagen, Renten pp., die Matrikularbeiträge für das Deutsche Reich. Die Staatsverwaltungs-Einnahmen und Ausgaben enthalten alle sonstigen, nicht unter die beiden ersten Gattungen fallenden staatswirthschaftlichen Einnahmen und Ausgaben der einzelnen Staatsverwaltungszweige. Die Einnahmen und Ausgaben sind mit Ausnahme derjenigen der „Dotationen und der Allgemeinen Finanzverwaltung" nach den einzelnen Ministerien geordnet, desgleichen die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben.

Der ganze Staatshaushalts-Etat ist in Einnahme und Ausgabe in Kapitel eingetheilt und enthält nur die Endsummen derselben. Die Einnahmen und Ausgaben des gesammten Ressorts der Eisenbahn-Verwaltung erscheinen als besondere Abtheilungen der Einnahmen und Ausgaben der „einzelnen Einnahme-Zweige", die ersteren in den Kap. 10, 18—21, die letzteren in den Kap. 23, 29—33.*)

β) Eine weitere Eintheilung der Ausgaben und Einnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung findet sich ebenso wie bei allen übrigen Staatsverwaltungs- und Betriebszweigen erst in dem Special-Etat derselben**), welcher nebst den anderen Special-Etats zwar nur in den Anlagen zum Staatshaushalts-Etat enthalten ist, jedoch einen Theil des letzteren bildet und gleichzeitig mit demselben durch das Etatsgesetz festgestellt wird. Der Special-Etat, welcher somit die zweite Erscheinungsform der Jahres-Veranschlagung der Staatseisenbahn-Verwaltung bildet, enthält eine systematische Zusammen- und Gegenüberstellung der Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung, einschließlich der aus dem „Extraordinarium des Etats" zu bestreitenden Ausgaben, obwohl letztere — wie in dem vorhergehenden Abschnitte dargelegt — nicht aus den ordentlichen Ueberschüssen der Staatseisenbahnen, sondern aus den Ueberschüssen der Allgemeinen Finanz-Verwaltung gedeckt werden. Nach dieser Gegenüberstellung schließt z. B. der Special-Etat der Eisenbahn-Verwaltung für 1891/92

in Einnahme mit	931 051 445	Mk.
in den dauernden Ausgaben mit	557 796 583	„ ab,
so daß ein Ueberschuß von .	373 254 862	Mk.

*) Anlage B.
**) Anlage C.

und nach Abzug der einmaligen und außerordentlichen Ausgaben von . . 20 486 000 Mk.
ein solcher von . . . . . . 352 768 862 Mk. verbleibt.

Da die gesammten Einnahmen des preußischen Staatshaushalts für 1890/91 sich auf 1 720 834 749 Mk. belaufen, so betragen die Einnahmen der Staatseisenbahn-Verwaltung mehr als die Hälfte desselben.

In dem Special-Etat sind die einzelnen Kapitel der Einnahmen und Ausgaben in Titel zerlegt; dieselben setzen, getrennt nach den einzelnen Quellen und Zwecken, die Geldbeträge fest, welche aus den ersteren erwartet werden bezw. für die letzteren aufgewendet werden dürfen. Auch diese Eintheilung ist immerhin noch eine summarische; sie giebt nur die Titelsummen. Nur bei den persönlichen Ausgaben für die etatsmäßigen Beamten findet insofern eine größere Specialisirung statt, als dort für jede einzelne Beamten-Gattung die Anzahl der erforderlichen Stellen und die zu gewährenden Mindest- und Höchstgehälter festgesetzt werden.*)

Die Vertheilung des Einnahme- und Ausgabe-Solls auf die einzelnen Verwaltungsorgane erfolgt im Special-Etat selbst nur nach Central-Verwaltung einer- und Betriebs-Verwaltung andererseits. Die Unter-Vertheilung auf die einzelnen Betriebskörper hat bezüglich der Ausgaben seit dem Jahre 1888/89 aufgehört. Bis dahin enthielt sowohl der Staatshaushalts-Etat wie der Special-Etat die Ausgaben jedes einzelnen Direktionsbezirks, der erstere in je einer Kapitel-Summe, der letztere in der Titel-Eintheilung. Bei den Einnahmen war die Zusammenfassung nach den auf den ganzen Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung fallenden Beträgen im Staatshaushalts- und im Special-Etat schon seit dem Jahre 1887/88 mit Rücksicht auf das seitdem eingeführte, gänzlich veränderte Verfahren der Veranschlagung der Transport-Einnahmen Seitens der einzelnen Direktionen eingetreten. Die Durchführung der gleichen Maßregel geschah im Jahre darauf auch bei den Ausgaben deshalb, „um den Etat einfacher und übersichtlicher zu gestalten, zugleich aber auch um der Allgemeinen Finanzverwaltung und der Landesvertretung eine ausgiebigere und wirksamere Prüfung und Controle der Etatsveranschlagungen zu ermöglichen. Es wurde dadurch angängig, die Ansätze des Etats nach Titeln und Positionen getrennt im Einzelnen näher zu begründen, insbesondere auch bei erheblichen Abweichungen gegen die Ergebnisse der Vorjahre die Ursachen

*) Bis zum Etatsjahre 1891/92 enthielt der Special-Etat für die etatsmäßigen Beamten auch eine positionsweise Zerlegung der Titelsummen in die für die einzelnen Beamtengattungen aufzunehmenden Theile derselben.

nachzuweisen und thunlichst eingehend zu erörtern. Eine derartige Begründung der Ausgaben für die einzelnen Direktionsbezirke erschien — abgesehen davon, daß sie durch ihren großen Umfang und die Zersplitterung des Stoffs die Prüfung außerordentlich erschwerte, — schon aus dem Grunde kaum mehr durchführbar, weil der Umfang der Bezirke sich theils durch im Interesse des Betriebes nothwendige anderweitige Zutheilung von Strecken, und Veränderungen in der Verkehrsleitung, theils durch Eröffnung neuer Strecken fortwährend verändert. Dazu kommt, daß die für einen Bezirk zu veranschlagenden Beträge nicht lediglich für diesen Bezirk bestimmt, sondern mehr oder weniger auch Beträge für andere Bezirke enthalten, da die Abrechnungen zwischen den einzelnen Bezirken über die nach der Natur des Eisenbahn-Betriebes vielfach vorkommenden, gegenseitigen Leistungen (Stellung des Personals u. s. w. für durchgehende Züge, Mitbenutzung von Bahnstrecken und Bahnhöfen, sowie von Betriebsmitteln, Reparaturen an letzteren, Versorgung von Zügen mit Gas aus Gasanstalten auf Anschlußstationen, Mitbenutzung von Abrechnungs-Bureaus, Kassen u. s. w.) zur Verminderung des Schreibwerks und Vereinfachung der Verwaltung beseitigt sind. Außerdem werden auch die Ausgaben für Benutzung fremder Betriebsmittel, soweit solche vom Central-Wagen-Abrechnungs-Bureau zu Magdeburg für die gesammte Staatsbahn-Verwaltung festzustellen sind, nicht mehr auf die einzelnen Direktionsbezirke vertheilt, sondern lediglich für den Direktionsbezirk Magdeburg veranschlagt und verrechnet."*) Die Aufzählung dieser Verhältnisse ließe sich noch weiter vervollständigen.

Es ist also der Gedanke der völligen finanzwirthschaftlichen Einheit des großen preußischen Staatsbahn-Bezirks und seiner einzelnen Glieder, der bereits in dem Allgemeinen Theile hervorgehobene Charakter der Gemeinschaftlichkeit seiner Betriebs-Einrichtungen, welcher in dieser Vereinfachung des Etats einen weiteren praktischen Ausdruck gefunden hat. Die letztere hat aber gleichzeitig eine besondere, budgetrechtliche Bedeutung, insofern sie die Zahl der gesetzlich festgelegten Verwendungssummen wesentlich verringert und der Staatseisenbahn-Verwaltung eine freiere Bewegung innerhalb der Etatsgrenzen ermöglicht hat.

Der Landesvertretung ist damit die Kenntniß der aus den einzelnen Titel- und Positionssummen der Gesammtausgabe der Staatseisenbahn-Verwaltung den verschiedenen Direktionsbezirken zur Verwendung zufallenden Beträge keineswegs entzogen worden. Unter den Erläuterungen zum Special-Etat wird vielmehr regelmäßig eine genaue und höchst über-

*) Allgemeine Erläuterungen zum Etat der Eisenbahn-Verwaltung für das Jahr vom 1. April 1889/90. Beilage B. S. 40.

sichtliche Zusammenstellung der Vertheilung der Ausgaben jedes Titels und jeder Position des Special-Etats auf diese Betriebskörper gegeben. Nur der gesetzlichen Feststellung durch den Landtag unterliegt diese Untervertheilung nicht mehr; sie bleibt allein der Regierung überlassen, die sonach auch berechtigt ist, in Bezug auf dieselbe Aenderungen eintreten zu lassen, sobald sich solche durch die Gestaltung der Verhältnisse im Laufe der Etatsperiode als nothwendig erweisen.

γ) Die dritte Erscheinungsform des Etats der Staatseisenbahn-Verwaltung sind die „Kassen-Etats", durch welche den einzelnen, zur Durchführung des Special-Etats der Staatseisenbahn-Verwaltung berufenen Behörden, den Direktionen und Betriebsämtern diejenigen Einnahmen und Ausgaben des veranschlagten Gesammt-Etatssolls der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Verwirklichung überwiesen werden, welche aus ihrer Verwaltung voraussichtlich entstehen werden.

Die Kassen-Etats einer Direktion und der zu ihr gehörigen Betriebsämter bilden in ihrer Zusammenfassung den gesammten Direktions-Etat.*) Diese Kassen-Etats, — so genannt, weil sie sich der Eintheilung des Staatsbahn-Kassen-Systems anschließen, und von derjenigen Kasse, welche der betreffenden Behörde für die Durchführung ihres Etats zur Seite gestellt ist, behufs Verbuchung und Darstellung der Einnahmen und Ausgaben des letzteren zu Grunde zu legen sind, — haben keine politische oder budgetrechtliche Bedeutung. Sie werden nicht von dem Landtage, sondern nur von dem Ressortminister im Verein mit dem Finanzminister festgesetzt, um in der vorgenommenen, weiteren Specialisirung des Etatsstoffs der Verwaltung selbst den nöthigen Anhalt für die Verwirklichung des Staatseisenbahn-Etats zu bieten.

2. Die Specialisirung des Etats und die Uebertragungen.

Die Interessen, welche bei der Specialisirung oder Untervertheilung der in den einzelnen Kapiteln des Staatshaushalts-Etats erscheinenden Hauptsummen des Eisenbahn-Etats eine Berücksichtigung erheischen, sind dreierlei Art. Es spricht dabei mit:

α) das politische bezw. budgetrechtliche Interesse der Volksvertretung,

β) das Verwaltungs-Interesse der Regierung,

γ) das Interesse der Finanzstatistik.

α) Das erstere äußert sich nach zwei Richtungen, in zeitlicher und in sachlicher Hinsicht und ist geleitet von dem Wunsche der Volksvertretung,

---

*) Anlage D.

das ihr zustehende Ausgabe-Bewilligungsrecht in ausgiebiger Weise zur Geltung zu bringen.

In zeitlicher Hinsicht entspricht diesem Interesse die Bewilligung der Ausgaben und demgemäß auch der Deckungsmittel für dieselben auf einen möglichst kurzen Zeitraum. Eine zu große zeitliche Einschränkung der Etatsperiode wie z. B. in Preußen nach Art. 99 der Verfassung auf ein Jahr hat indessen in wirthschaftlicher Beziehung keinen besonderen Werth. Das Bedürfniß der dauernden Ausgaben pflegt Jahr für Jahr in annähernd gleichem Umfang wieder aufzutreten, und die für außerordentliche Ausgabezwecke bewilligten Beträge gelangen selten in dem Jahre ganz zur Verwendung, für welches sie bewilligt sind. Eine Verweigerung der ersteren Gattung von Ausgabebeträgen durch die Volksvertretung ist überdies nicht wohl anzunehmen, da weder der Staats- noch der Bahn-Betrieb still stehen kann, und die nothwendigen laufenden Ausgaben nöthigenfalls auch ohne Bewilligung des Landtages geleistet werden müßten. Die preußische Regierung hat deshalb im Interesse der Ersparung von Arbeit und Zeit mehrfach die Verlängerung der Etatsperioden und eine entsprechende Aenderung der gedachten Verfassungsbestimmung angeregt, ist aber damit an dem entgegenstehenden Streben der Volksvertretung gescheitert, welche sich das verfassungsmäßig ihr zustehende jährliche Ausgabe = Bewilligungsrecht nicht verkümmern lassen wollte.

In sachlicher Hinsicht ist dasjenige Maß der Specialisirung des Eisenbahn-Etats, welches die Volksvertretung bei der Geltendmachung ihres Ausgabe-Bewilligungsrechts zur Zeit für erforderlich hält, bereits oben angedeutet worden. Dem Landtage genügt es, die durch die Titeleintheilung (19 Titel) stattfindende Zerlegung des Gesammt-Aufwandes der Staatsbahn-Betriebs-Verwaltung für die wichtigeren Ausgabezwecke derselben im Ganzen festzusetzen, ohne die Staatsbahn-Verwaltung in der freien Verwendung derselben innerhalb der damit gegebenen Grenzen sei es für besondere Dienstzwecke und Ausgaben, sei es für die einzelnen Betriebskörper zu hindern. Nur in Beziehung auf den Personal-Etat beansprucht — wie schon hervorgehoben — bei allen Verwaltungs-Ressorts der Landtag eine größere Mitwirkung und zwar durch Festsetzung der Anzahl der für jeden einzelnen Dienstzweck als nothwendig zu bezeichnenden etatsmäßigen Beamten und der ihnen im Mindest- und Höchstbetrage zu gewährenden Besoldungen.

Die budgetrechtliche und politische Bedeutung dieser Specialisirung liegt darin, daß die im Staatshaushalts-Etat und in den Special-Etats der einzelnen Verwaltungs-Ressorts besonders ausgeworfenen Summen zu festgelegten Theilen des Etatsgesetzes werden.

Ihr gesetzlicher Charakter bedingt daher die möglichste Vermeidung einer Abweichung von den Titelsummen; sie dürfen im Allgemeinen weder überschritten, noch auch für andere Zwecke, als für welche sie ausdrücklich vorgesehen, verwendet werden, sofern nicht etwa im Etatsgesetz selbst die Uebertragbarkeit der Beträge mit denen anderer Titel ausdrücklich ausgesprochen ist. Anderenfalls liegt eine Etatsüberschreitung vor, welche die Oberrechnungskammer bei der Revision der Jahresrechnung zu verfolgen hat, und über deren Zulässigkeit in letzter Linie nach Art. 104 der Verfassungs-Urkunde die Kammern zu entscheiden haben.

In Beziehung hierauf bestimmt § 19 des Ober-Rechnungskammer-Gesetzes vom 27. März 1872:

„Etatsüberschreitungen im Sinne des Artikels 104 der Verfassungs-Urkunde sind alle Mehrausgaben, welche gegen die einzelnen Kapitel und Titel des nach Artikel 99 a. a. O. festgestellten Staatshaushalts-Etats oder gegen die von der Landesvertretung genehmigten Titel des Special-Etats stattgefunden haben, soweit nicht einzelne Titel in den Etats als übertragbar ausdrücklich bezeichnet sind und bei solchen die Mehrausgaben bei einem Titel durch Minderausgaben bei anderen ausgeglichen werden. Unter dem Titel eines Special-Etats ist im Sinne dieses Gesetzes zu verstehen jede Position, welche einer selbständigen Beschlußfassung der Landesvertretung unterlegen hat und als Gegenstand einer solchen im Etat erkennbar gemacht worden ist.

In die zur Vorlegung an den Landtag gelangenden Special-Etats sind fortan, zuerst in die Etats für das Jahr 1873, bei den Besoldungsfonds die Stellenzahl und die Gehaltssätze, welche für die Disposition über diese Fonds maßgebend sind, aufzunehmen."

Hieraus ergiebt sich zweierlei für den Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung:

einmal: Die Titel-Eintheilung des Etats, d. h. die Zusammenfassung der einzelnen Positionen und Unterpositionen in Gruppen und Abschnitte steht nicht unbedingt fest, sondern ist von dem Belieben der gesetzgebenden Gewalten bei der jedesmaligen Festsetzung des Staatshaushalts-Etats abhängig, wenngleich thatsächlich dieselbe in den Haupt-Abschnitten seit längerer Zeit nicht geändert, sondern im Wesentlichen der Eintheilung des Normal-Buchungs-Formulars für die Eisenbahnen Deutschlands gefolgt ist;

sodann: Nur die im Haupt-Finanz-Etat und im Special-Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung ausdrücklich aufgenommenen Summen haben Gesetzeskraft; nur bezüglich ihrer sind daher Ueberschreitungen verboten bezw. der Genehmigung der Kammer unterworfen.

Allerdings ist das Maß der gesetzlichen Specialisirung des Eisenbahn-Etats, trotz der eingetretenen Beschränkung, sowohl in zeitlicher wie in sachlicher Hinsicht bei einzelnen Punkten noch immer ein sehr weitgehendes und bedarf deshalb unter Umständen der Korrektur bei der praktischen Ausführung. Die Möglichkeit einer solchen giebt der Staatshaushalts-Etat selbst durch die sogenannten „Uebertragungsvermerke", durch welche der Regierung die Genehmigung ertheilt wird, theils gewisse Summen, welche in dem Etatsjahr nicht haben zur Verausgabung gelangen können, zur Verwendung auf das nächste Jahr zu übertragen, theils Beträge, die bei gewissen Titeln erspart werden, für andere, bei verwandten Titeln derselben Finanzgruppe veranschlagte Zwecke innerhalb des laufenden Etatsjahres zu verausgaben. Diese Vermerke finden sich:

in zeitlicher Hinsicht bei dem Ausgabe-Titel 9, demgemäß die Bestände der Unterstützungsfonds für ausgeschiedene Beamte, sowie die für Gewährung von Pensionen und Unterstützungen an Hinterbliebene von Beamten ausgeworfenen Beträge zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden können; ferner

in zeitlicher und sachlicher Hinsicht bei den Ausgaben

a) der Titel 13, 16 und 17a, deren Mittel für die Unterhaltung der Bahnanlagen (Tit. 13), für die Erneuerung des Oberbaues (Tit. 16) und für erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen (Tit. 17a) bestimmt sind,

b) bei Titel 15 und 17, wo die Mittel für die Unterhaltung der Betriebsmittel (Tit. 15) und die Erneuerung derselben (Tit. 17) vorgesehen werden.

Die Zwecke, denen innerhalb dieser beiden Gruppen die einzelnen Ausgabe-Titel gewidmet sind, sind aufs Engste mit einander verwandt. Es erscheint deshalb durchaus angemessen, daß auch innerhalb jeder dieser Gruppen die Mittel des einen Titels sich mit denen des anderen übertragen, d. h. soweit sie für die Zwecke des eigenen Titels überflüssig sind, die etwa unzureichenden Mittel des anderen Titels ergänzen dürfen, zumal eine rechtzeitige Ausgabe bei dem einen Titel unter Umständen eine solche bei dem anderen entbehrlich macht. Die Uebertragbarkeit der Mittel in das nächste Jahr dagegen hängt damit zusammen, daß sich der Fertigstellung der erforderlichen Arbeiten im ersten Jahre mannigfache Hindernisse entgegenstellen können, die theils in Witterungseinflüssen, theils in Betriebsverhältnissen, theils in der mangelhaften Anlieferung der Materialien liegen. Bei den Titeln 15 und 17 ist die zeitliche Uebertragbarkeit erstmalig im Etat 1890/91 und zwar deshalb ausgesprochen worden, um die Verwaltung in die Lage zu setzen, „den Lieferanten von Betriebsmitteln in

geeigneten Fällen längere Termine für die Ablieferung zu bewilligen und der Industrie die Möglichkeit einer gleichmäßigeren Beschäftigung der Arbeiter zu geben." (Siehe Erläuterungen zum Special-Etat 1890/91.)

β) Das Interesse der Regierung selbst an der weiteren Specialisirung der in dem Special-Etat der Eisenbahn-Verwaltung aufgenommenen Summen beruht lediglich in der Nothwendigkeit, für sich selbst genügende Hülfsmittel und Anhaltepunkte behufs Verwendung der ihr zur Verfügung gestellten großen Beträge zu schaffen und ihrer politischen Verantwortlichkeit hinsichtlich der Ausführung des Etats gerecht zu werden. Dieser Nothwendigkeit entspricht einerseits die Zerlegung des Einnahme- und Ausgabe-Solls nach den einzelnen Einnahme-Quellen und Ausgabe-Zwecken des Betriebes, andererseits die Vertheilung und Ueberweisung derselben auf die verschiedenen Verwaltungs- und Betriebskörper (Central-Verwaltung, Direktionen und Betriebsämter), wie solche theils schon in den Erläuterungen des Special-Etats theils erst in den Kassen-Etats erfolgt ist.

Da diese ganze Zerlegung aber lediglich auf einem einseitigen Willensakte der Regierung beruht, so bildet sie auch keine unumstößliche Norm für dieselbe. Nur die der Centralbehörde unterstellten Direktionen und Betriebsämter haben dieselbe als solche zunächst anzusehen. Indessen bedingen die Verhältnisse, wie sie sich im Laufe der Etatsperiode gestalten, doch vielfach eine Abweichung von den ausgeworfenen Bedarfssummen. Es ist deshalb jeder Direktion durch einen entsprechenden Vermerk in den Kassen-Etats ihres Bezirks sowie durch den Erlaß vom 26. 2. 1889. IIb (a) 722 IIb (a) P. 1859 die Befugniß gewährt, soweit es ohne Ueberschreitung der einzelnen, im Gesammt-Direktionsetat ausgeworfenen Titel-Beträge möglich ist, Uebertragungen zwischen den Kassen-Etats ihres Bezirks innerhalb der einzelnen Titel bezw., wo diese selbst sich nach Maßgabe der Bestimmung im Staatshaushalts-Etat mit anderen Titeln übertragen, auch innerhalb der letzteren zu übertragen. Die Königl. Eisenbahn-Betriebsämter sind zu Uebertragungen nicht befugt, auch nicht bezüglich der Positionssummen innerhalb eines Titels. Sie haben vielmehr die von der Direktion bemessenen Positionssummen einzuhalten und sind zu Ueberschreitungen derselben außer in dem Falle, wo es die Betriebssicherheit unbedingt erfordert und Gefahr im Verzuge ist, nur mit Genehmigung der Direktion berechtigt.*)

Auf der anderen Seite übt der Minister der öffentlichen Arbeiten das Uebertragungsrecht in dem vollen, durch den Special-Etat gestatteten

*) Erlaß vom 21. 5. 86. IIb (a) 2648. E. V. Bl. S. 369. Siehe auch die Ausführungen S. 82 und folgende.

sachlichen Umfange aus, d. h. in gleicher Weise wie die Direktion, nur daß die von ihm verfügten Uebertragungen innerhalb der Titelbeträge der verschiedenen Direktionsetats stattfinden.

(Wegen des Rechts der zeitlichen Uebertragung ersparter Mittel auf das folgende Jahr siehe S. 92 und 122.)

γ) Die Finanzstatistik bedingt die weitestgehende Specialisirung der Etatssummen. In der Durchführung der Positionseintheilung zwar fällt ihr Interesse im Allgemeinen mit dem Verwaltungs-Interesse der Regierung zusammen. Wenn dagegen in den Kassen-Etats der Direktionen und Betriebsämter bei jeder einzelnen Titel-, Positions- und Unterpositionssumme der Ausgaben die veranschlagten Beträge noch ferner nach den Gesichtspunkten der Verwendung für Zwecke der Allgemeinen, der Bahn- oder der Transport-Verwaltung zerlegt sind, und bei der letzteren wiederum nach äußerem Bahnhofs-, Abfertigungs-, Zugbegleitungs- und Zugförderungsdienst unterschieden wird, so ist dies lediglich aus Rücksichten der Finanzstatistik geschehen. Die letztere hat eine besondere Förderung durch die im Interesse der Reichsstatistik erfolgte Einführung des vom Reichs-Eisenbahn-Amt ausgearbeiteten Normalbuchungs-Formulars für die Eisenbahnen Deutschlands erhalten. Die Anfertigung der Reichsstatistik setzt voraus, daß bei allen Eisenbahnen Deutschlands die Buchung der Betriebs-Einnahmen und Ausgaben und demgemäß natürlich auch die Veranschlagung derselben streng nach der in dem Normalbuchungsformular durchgeführten systematischen Eintheilung des Etatsstoffs und möglichst auch in derselben äußeren Trennung und Gruppirung aller Unterabtheilungen des Formulars erfolgt. Jedenfalls muß überall die Zergliederung der Etatsmaterie bis in die untersten Positionen, welche das Reichs-Eisenbahn-Amt in dem Normalbuchungsformular für nothwendig erachtet hat, beobachtet werden. In der Gruppirung derselben aber zu Titeln und Abtheilungen der Eisenbahn-Etats der einzelnen Bundesstaaten bezw. der Privatbahnen herrscht vom Standpunkt des Normalbuchungsformulars bezw. der Interessen der Reichsstatistik Freiheit und kann auch unbedenklich herrschen, weil, sobald nur die untersten Positionen überall nach denselben Eintheilungsprinzipien aufgestellt sind, sich aus diesen einzelnen Grund-Bausteinen der Statistik leicht jede Gruppirung, deren das Reichs-Eisenbahn-Amt für seine statistischen Zwecke bedarf, zusammensetzen läßt.

Die Zusammenfassung der Grund-Positionen in den Titeln und Abschnitten des Etats der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung hat denn auch im Laufe der Zeit mehrfach gewechselt, da dieselbe schließlich, wie bereits dargethan, von der Verständigung der gesetzgebenden Faktoren bei der Festsetzung des Etatsgesetzes abhängt.

3. Unter-Eintheilung des Special-Etats der Staats-Eisenbahn-Verwaltung.

Der Special-Etat der Staats-Eisenbahn-Verwaltung theilt sich zunächst in denjenigen der Central-Verwaltung mit dem Eisenbahn-Kommissariat und den der Betriebs-Verwaltung.

a) In dem Special-Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung erscheinen zwar für die Central-Verwaltung des Ministers nur die persönlichen und sächlichen Ausgaben, welche die Verwaltung der Eisenbahn-Abtheilungen des letzteren erforderlich machen, sowie Posten zur Bestreitung der Kosten für allgemeine Vorarbeiten (bei Neubauten) und zur Prämiirung nützlicher Erfindungen. Ein Fonds für „Unterstützung der Hinterbliebenen von Beamten" ist seit 1890/91 zum größten Theil aus dem Etat der Central-Verwaltung in denjenigen der Betriebsverwaltung übergegangen. Bei den „Einmaligen und außerordentlichen Ausgaben" des Staatshaushalts ist außerdem dem Minister, noch ein Dispositionsfonds von 2 500 000 Mk. (nicht zu verwechseln mit dem ebenfalls dem Minister erstmalig im Staatshaushaltsetat 1891/92 zur Verfügung gestellten außeretatsmäßigen Dispositionsfonds von 20 000 000 Mk. behufs Vermehrung der Betriebsmittel) für gänzlich unvorhergesehene Ausgaben überwiesen (siehe Seite 73).

Neben diesen Beträgen müssen nun aber ferner dem Etat der Central-Verwaltung — gewissermaßen dem Kassen-Etat des Ministeriums, für dessen Verwirklichung und Ausführung diesem allein die Verantwortlichkeit zufällt — alle diejenigen in dem Special-Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung in Ausgabe wie in Einnahme aufgeführten Posten zugerechnet werden, welche nicht in den Kassen-Etats der Direktionen Aufnahme finden, für welche das Muster des Betriebs-Etats überhaupt keine Abtheilung vorsieht.

Das sind zunächst in Einnahme die Einnahme-Antheile aus dem Rein-Ertrage der Main-Neckar-Bahn und aus der Brutto-Einnahme der Wilhelmshaven-Oldenburger Bahn, ferner die Dividenden aus den Einnahmen der Privatbahnen, an welchen der Staat betheiligt ist, sowie aus sonstigen Zahlungsverpflichtungen der Privatbahnen an ihn, endlich andere kleine Einnahmen, welche weder mit dem Bau noch dem Betriebe unmittelbar zusammenhängen.

Hinsichtlich der ordentlichen Ausgaben treten noch hinzu der Geldbedarf für die Verzinsung und Tilgung der noch nicht an die Hauptverwaltung der Staatsschulden übergegangenen Prioritäten und Aktien bezw. für die Annuität an die Braunschweigische Regierung, wenngleich die unmittelbare Erledigung der betreffenden Zahlungsgeschäfte theilweise durch die

Kassen der Provinzialbehörden aus den zu diesem Zwecke den Direktionen im Auftrage des Ministers durch die Generalstaatskasse überwiesenen Mitteln erfolgt.

Was die einmaligen und außerordentlichen Ausgaben für Erweiterung, Ergänzung, Verbesserung der Anlagen und Betriebsmittel anbelangt, so liegt die Ausführung der etwaigen Entwürfe und Anschläge der Betriebs-Verwaltung ob. Die bezüglichen Beträge gehören daher nicht in den Etat der Central-Verwaltung, sondern in das Extraordinarium der Betriebs-Verwaltung. Der Geldbedarf zur Deckung dieser Ausgaben aber wird der betreffenden Betriebs-Behörde besonders durch den Minister überwiesen.

β) In Bezug auf die Eintheilung des ordentlichen Etats der Betriebsverwaltung, welcher sonach nur die gesammten, aus dem Betriebe selbst herrührenden Einnahmen bezw. durch ihn verursachten Ausgaben enthält, ist Folgendes zu bemerken:

Die Einnahmen der Betriebs-Verwaltung, im Kapitel 10 des Staatshaushaltsetats für 1891/92 im Ganzen mit 931 051 445 Mk. veranschlagt, sind im Special-Etat der Staats-Eisenbahn-Verwaltung in 6 Titel eingetheilt nach Maßgabe der verschiedenen Quellen, denen sie entstammen. Die beiden ersten Titel umfassen die unmittelbar aus dem Transport-Gewerbebetriebe hervorgehenden Einnahmen des Personen- und Gepäck-Verkehrs (Titel 1) und des Güter-Verkehrs (Titel 2), welche zusammen den weitaus größten Theil sämmtlicher Einnahmen ausmachen. Der Personen-Verkehr ist für 1891/92 mit 232 000 000 Mk., der Güter-Verkehr mit 650 000 000 Mk. Einnahmen veranschlagt. In den Direktionsetats ist die Specialisirung dieser Einnahme-Summe nach den einzelnen Beförderungsgegenständen und Arten des Verkehrs: Personen, Militär, Gepäck, Hunde, Beförderung in Sonderzügen (Titel 1), Eilgut, Frachtgut, Postgut, Militärgut, Vieh, Leichen, Dienstgut, sonstige Nebenerträge (Titel 2) durchgeführt.

Die Titel 3 und 4 enthalten die Vergütungen, welche die Preußischen Staatsbahnen dafür erhalten, daß sie theils anderen Verwaltungen die Mitbenutzung ihrer Bahn-Anlagen gestatten, theils für dieselben bahn-, betriebs- und verkehrsdienstliche Verrichtungen wahrnehmen (Tit. 3: 1891/92 veranschlagt mit 5 879 000 Mk.), theils die Benutzung ihrer Betriebsmittel auf den Linien anderer Verwaltungen zulassen (Tit. 4: 1891/92 veranschlagt mit 8 425 000 Mk).

Titel 5 stellt die Einnahmen dar, welche alljährlich aus dem wirklichen oder buchmäßigen Verkaufe alter brauchbarer und unbrauchbarer Oberbau-, Bau-, Werkstatts- und Betriebsmaterialien und sonstiger

Gegenstände gewonnen werden, soweit deren Erlös nicht etwa dem Baufonds (z. B. für den Verkauf von Grundstücken) zufließt*).

Im Titel 6 erscheinen alle „sonstigen Einnahmen" in bunter Zusammenstellung: Telegraphen-Gebühren, Mieths- und Pachtgelder aus der Ueberlassung oder Mitbenutzung von Grundstücken, Gebäuden, Räumlichkeiten an Privatpersonen (Platzpächter, Bahnhofswirthe) oder an andere Behörden (Post-, Zollbehörden ꝛc.), ferner statutenmäßige Pensionskassen-Einnahmen, Zinsen- und Kursgewinne, Strafgelder u. s. w., mit einem Gesammt-Titelbetrage im Jahre 1891/92 von nahezu 19 Millionen Mark, an denen die statutenmäßigen Pensionskasseneinnahmen mit über 7 Millionen Mark betheiligt sind.

Die Ausgaben sind in 19 Titel eingetheilt und scheiden sich zunächst in die beiden großen Gruppen der persönlichen und der sachlichen Ausgaben, innerhalb dieser wiederum in besondere Finanz-Gruppen.

Die Gruppe der persönlichen Ausgaben wird aus den ersten neun Titeln gebildet, von denen die ersten fünf die Gehälter und Wohnungsgeldzuschüsse der etatsmäßigen Beamten, die Titel 6—9 dagegen die sonstigen persönlichen Ausgaben enthalten, und zwar Titel 6: die Besoldungen und Löhne für das neben den etatsmäßigen Beamten noch erforderliche Hülfs-Beamten- und Arbeiter-Personal, Titel 7: die Nebenbezüge etatsmäßiger und außeretatsmäßiger Beamten an Tagegeldern und Reisekosten, an Fahr-, Stunden- und Nachtgeldern, Prämien für Material-Ersparnisse, Aufwendungen für Dienstkleider u. s. w., Titel 8: außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen an Beamte, Titel 9: Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene, Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung der Beamten und Arbeiter, Zuschüsse zu Krankenkassen, statutenmäßige Pensionen an Beamten und deren Hinterbliebene, Zuschüsse zu Arbeiter-Pensionskassen, Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte und deren Hinterbliebene.

Die vorerwähnten statutenmäßigen Pensionen sind nicht zu verwechseln mit den gesetzlichen Pensionen, welche den Beamten auf Grund des Gesetzes vom 27. März 1872 zustehen. Diese bilden ebenso wie die gesetzlichen Wittwen- und Waisengelder einen Ausgabeposten des Special-Etats des

---

*) Die für brauchbare, bei den Arbeiten zur Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Bahn-Anlagen gewonnenen Materialien zu veranschlagenden Einnahmen der Position 1 des Titel 5 sind nicht Baar-Einnahmen sondern nur buchmäßige; es sind nur die Geldwerthe derjenigen Materialien, deren Wiederverwendung im Laufe desselben Etatsjahres in dem eigenen Betriebsamtsbezirke bei Bauarbeiten der gleichen Art nicht stattgefunden hat. Diese Materialien werden nach ihrer Gewinnung auf das Bau-Materialien-Conto übernommen, welches am Schlusse des Rechnungsjahres die abgeschätzten Geldwerthe dem Betriebe ersetzt. (Seite 169 der Dienstvorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe. Vorbemerkung.)

Finanzministerii, welches den Civil-Beamten-Pensionsfonds verwaltet. Die Verpflichtung zur Zahlung der statutenmäßigen Pensionen haftete ursprünglich an den besonderen Eisenbahn-Pensionskassen, welche z. B. von den Beamten der verschiedenen Staatsbahnen zur Ergänzung ihrer Staatspension und zur Versorgung ihrer Wittwen und Waisen, und von den Beamten der später verstaatlichten Privatbahnen nicht nur zu dem letzteren Zwecke, sondern zur Erlangung einer Pensionsberechtigung überhaupt durch Beitragszahlung gegründet waren. Sowohl der Staat wie die Gesellschaften leisteten aber zu diesen Kassen erhebliche Zuschüsse. Nachdem indessen die Verpflichtung zur Zahlung von Wittwen- und Waisengeldern ohne Beitrags-Aequivalent Seitens der Beamten durch das Gesetz vom 20. Mai 1888 auf den Staat übergegangen ist, und durch ihre Uebernahme in das Staatsdiener-Verhältniß die ehemaligen Privatbahn-Beamten sowohl für ihre eigene Person wie für ihre Hinterbliebenen die staatliche, auf dem Gesetze vom 27. März 1872 bezw. auf dem Relikten-Gesetze vom 20. Mai 1882 beruhende Pensionsberechtigung erworben haben, hat die Regierung die besonderen Pensionskassen geschlossen (Erlaß vom 16. Februar 1888. II b. P. 1144) die Bestände derselben zu einem allgemeinen Pensionsgarantiefonds vereinigt und erfüllt die statutenmäßigen Kassen-Verpflichtungen gegenüber den bei der Schließung derselben vorhanden gewesenen Mitgliedern und deren Angehörigen, soweit die Kassen-Beiträge fortgezahlt werden und die Kassenleistungen nicht in vollem Umfange gesetzlich auf den Staat übergegangen sind, aus den laufenden Einnahmen des Betriebs-Etats, welcher dafür die Mitglieder-Beiträge, die Zinsen und Beiträge des Garantiefonds erhält. (Titel 6 Position 6 des Einnahme-Etats.)

Den Personal-Ausgaben der Titel 1—9 stehen die *sächlichen* Ausgaben der Titel 10—19 gegenüber; doch ist die Trennung beider Arten von Ausgaben durch diese Titel-Eintheilung keine vollständige. Auch unter den Titeln 10—19 werden persönliche Ausgaben, sowohl Beamten-Besoldungen wie Arbeiterlöhne, verbucht. Bei Titel 13 sind alle Arbeitslöhne, welche für die Unterhaltung und Erneuerung der Bahn- und Telegraphen-Anlagen verausgabt werden, zusammen mit den für den gleichen Zweck aufgewandten Materialkosten veranschlagt*), weil die Arbeitslöhne einen sehr wesentlichen, wenn nicht den *wesentlichsten* Bestandtheil dieser Kosten bilden, und es aus finanz-statistischen Gründen nothwendig erscheint, die gesammten Kosten der Bahnunterhaltung im Zusammenhange darzustellen. Ebenso finden sich unter den beim Titel 10 zu veranschlagenden Kosten der Gasbeleuchtung und bei den in Titel 15 zusammengefaßten Kosten der

*) Siehe Anlage VII zu den Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe, Nr. 6 der Vorbemerkungen.

Unterhaltung und Instandsetzung der Betriebsmittel die Bezüge der Beamten und Arbeiter, welche bei der Herstellung der Gasbeleuchtung und bei der Wiederherstellung der Betriebsmittel in den Werkstätten thätig sind, verbucht. Dies hängt äußerlich mit der getrennten Rechnungsführung und selbstständigen Bewirthschaftung der Werkstätten und Gasanstalten der Staatseisenbahn-Verwaltung zusammen. Der sachliche Gesichtspunkt aber ist der, daß man in denjenigen Fällen, in denen die Kosten der Arbeitsleistung sich derart mit den Materialkosten eines Wirthschaftsobjektes verbinden, daß beide zusammen erst die Einheit des gemeinen Werths desselben ergeben, diese Kosten einheitlich bei dem betreffenden sächlichen Titel zur Darstellung zu bringen wünscht.

Bei den Ausgaben der Titel 10—19 sind zunächst diejenigen der Titel 10—12 als eine besondere Finanzgruppe unter der Bezeichnung „Allgemeine sächliche Kosten" und damit als solche kenntlich gemacht, welche nicht einen einzelnen Dienstzweig betreffen. — Im Titel 10 erscheinen insbesondere die Ausgaben für die Beschaffung der zur Verrichtung der Dienstgeschäfte nöthigen Utensilien, Inventarien und Drucksachen, Kosten für Anmiethung etwa noch erforderlicher Diensträume und Wohnungen, ferner die Ausgaben sogenannter hauswirthschaftlicher Art, welche für die Reinhaltung, Beleuchtung und Erwärmung 2c. der für den Gebrauch und Aufenthalt Seitens des Personals bestimmten Räumlichkeiten entstehen, sodann sächliche Ausgaben, wie sie die Abwickelung des Verkehrsdienstes mit sich bringt, z. B. Kosten für Bekanntmachungen, für Versicherungen, des Geldverkehrs mit Banken. Was die bei Position 7 veranschlagten „Feuer- und anderen Versicherungsbeträge" anbetrifft, so versichert zwar die Staatseisenbahn-Verwaltung als solche weder ihr Eigenthum noch die ihr anvertrauten Transport-Gegenstände, weil die von ihr zu zahlenden Versicherungsbeträge die Höhe des ihr durch Feuer u. s. w. erwachsenden Schadens bei weitem übersteigen würden. Die verstaatlichten Bahnen jedoch hatten meistens ihre Gebäude bei Versicherungs-Anstalten, ihren sonstigen Besitz dagegen durch Ansammlung jährlicher Rücklagen in besondere Feuer-Selbst-Versicherungs-Fonds versichert, welche nachher auf den Staat übergegangen sind. Wenn daher im Staatseisenbahn-Etat noch jetzt Feuer- und sonstige Versicherungsbeträge in geringer Höhe erscheinen, so liegt der Grund hierfür theils in dem Umstande, daß in einigen Deutschen Staaten, in welchen preußische Staatsbahnstrecken gelegen sind, gesetzliche Zwangsversicherung für Gebäude herrscht, theils in dem noch nicht erfolgten Ablaufe einzelner, noch von den verstaatlichten Bahnen abgeschlossener Versicherungs-Verträge.*) — Titel 11

*) Siehe Erläuterungen zum Special-Etat für 1891/92. S. 62.

enthält die von den Staatsbahnen zu zahlenden öffentlichen Abgaben und Steuerbeträge; — Titel 12 außerordentliche auf unvorhergesehene Ereignisse zurückzuführende Ausgaben, Entschädigungszahlungen für bei dem Transportbetrieb vorkommende Sach-, Vermögens- und Körper-Beschädigungen, Verluste und Tödtungen, Aufwendungen für bedeutendere, durch außergewöhnliche Natur-Ereignisse nothwendig gewordene Reparaturen an den Bahn-Anlagen und Bauwerken, welche bei den Privatbahnen regelmäßig aus dem „Reserve-Fonds" gedeckt werden, endlich eine mit „Insgemein" bezeichnete Position, welche alle sonstigen sächlichen Posten, die nicht anderweitig unterzubringen sind, umfaßt. — Demnächst folgt in Titel 13 der Geldbedarf für die betriebsfähige Unterhaltung der Bahn- und Telegraphen-Anlagen; — in Titel 14 lediglich derjenige für die Beschaffung der Materialien, welche für die Bewegung der Betriebsmittel und Züge nöthig sind (die Personalkosten sind in den Titeln 1—6 enthalten*); — in Titel 15 der Geldbedarf für die Bestreitung der Kosten der Unterhaltung der Betriebsmittel, welche die Betriebsverwaltung an die Werkstatts-Verwaltung für die Instandsetzung und Wiederherstellung der Betriebsmittel, der Lokomotiven und Wagen, zu zahlen hat, sowie die Kosten für die Instandsetzung und Ergänzung sonstiger, zum Bahntransport erforderlicher Instrumente und Geräthschaften. Titel 16 enthält die Material-Kosten für die Erneuerung des Oberbaues des Bahnkörpers (die Personalkosten hierfür sind im Titel 13 unter den Personalkosten für die Unterhaltung mit veranschlagt).**)

In entsprechender Weise werden im Titel 17 die Aufwendungen für die Erneuerung ganzer Fahrzeuge und für einzelne Theile derselben ausgeworfen, für die letzteren aber ebenfalls nur die Materialkosten, da die Personalkosten hierfür durch die Werkstätten-Etats-Rechnung auf Titel 15 übergehen. Der Geldbedarf für diese Erneuerungen, (Tit. 16 und 17) hängt eng zusammen mit den in Titel 13 und 15 für die Unterhaltung der Anlagen und Betriebsmittel ausgeworfenen Kosten, und ist von letzteren nur aus finanzstatistischen Gründen getrennt, um ein Vergleichungsobjekt zu den von den Privatverwaltungen aus den angesammelten Erneuerungsfonds zu bestreitenden Ausgaben gleicher Art, nämlich für Beschaffung von zur Erneuerung dienenden Ober-Bau-Materialien und Betriebsmitteln, zu gewinnen. — Titel 17a ist für die bereits mehrfach besprochenen, den Charakter außerordentlicher Aufwendungen an sich tragenden Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Ver-

*) Siehe Bemerkung 52 der Anlage 1 der Vorschriften zur Aufstellung der Etatsentwürfe.

**) Siehe daselbst S. 167. Bemerkung unter der Ueberschrift.

besserungen der Bahn-Anlagen, einschließlich derjenigen für Werkstätten und Gasanstalten bestimmt. Es ist aber schon oben darauf hingewiesen, daß, sobald dieselben so erheblich sind, daß ihr Kostenbetrag voraussichtlich 100 000 Mk. übersteigt, der Geldbedarf aus den Mitteln des außerordentlichen Etats bezw. aus Anleihen gedeckt wird. Auf der anderen Seite werden dagegen die Kosten für nicht erhebliche Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen nicht dem Titel 17a zur Last geschrieben, sondern fallen unter die Ausgaben des Titel 13, wo früher auch die erheblichen Aufwendungen dieser Art, soweit sie überhaupt auf den ordentlichen Betriebsetat gehörten, verbucht wurden. Die Trennung der erheblichen von den unerheblichen und die Schaffung des besonderen Titel 17a ist erst seit dem Etatsjahre 1884/85 erfolgt, um die Uebereinstimmung mit dem Normal-Buchungsformular herzustellen, also auch aus finanzstatistischen Gründen! Als erhebliche Ergänzungen und Erweiterungen, welche auf Titel 17a gehören, sind anzusehen:

die Errichtung neuer Bahnhöfe und Haltestellen;

der Bau neuer Wohn- oder Betriebsgebäude einschließlich derjenigen für die Werkstätten und Gasanstalts-Verwaltung (namentlich Empfangsgebäude, Güterschuppen, Lokomotivschuppen ꝛc.) nebst Zubehör (Nebengebäude, Brunnen ꝛc.), sowie umfangreiche Erweiterungen derartiger Gebäude;

der Bau von Brücken, Unter- und Ueberführungen;

die Beschaffungen zur Ergänzung oder Verbesserung der Ausrüstung der Werkstätten und Gasanstalten mit Maschinen, Werkzeugen und Apparaten;

in allen Fällen jedoch nur, sofern die Kosten des einzelnen Bauobjektes bezw. der einzelnen Beschaffung mehr als 5000 Mk. betragen;

andere eine Ergänzung, Erweiterung oder Verbesserung der Bahn- und Werkstatts-Anlagen sowie Gasanstalten darstellenden Bauten und baulichen Einrichtungen, sofern die Kosten derselben den Betrag von 20 000 Mk. überschreiten.

Als Höchstbetrag für die Aufnahme eines Bauobjektes bezw. Beschaffung in den Titel 17a ist bis auf Weiteres die Summe von 100 000 Mk. festzuhalten.

Die Titel 18 und 19 entsprechen den Titeln 3 und 4 der Einnahme und stellen diejenigen Beträge dar, welche die preußischen Staatsbahnen an fremde Verwaltungen als Vergütung für die Inanspruchnahme der Bahn-

---

*) Erlaß vom 20. Januar 1886 II b (a) 812. Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe. C III.

Anlagen und Bahnhöfe, der Dienste des Personals, der Betriebsmittel derselben auf ihren Linien zu entrichten haben.

Unter den verschiedenen Etatsgattungen bedürfen schließlich noch die bereits mehrfach erwähnten

Etats der Werkstätten und der Gasanstalten

einer Besprechung. Nicht als ob dieselben besondere Nebenetats neben den Direktions- oder Betriebsamts-Kassen-Etats wären, welche selbständig besondere Theile der Gesammt-Einnahmen und Ausgaben der Staatseisenbahn-Verwaltung zu regeln bestimmt wären. Es sind nicht sowohl Kassen- als Hilfs-Etats, eigentlich und zum größten Theile Etats für Vorschußfonds, welche sich von selbst auflösen. Dagegen erscheinen sie allerdings als besondere Wirthschaftsetats, aufgestellt für die Bewirthschaftung der gewissermaßen den Charakter selbständiger gewerblicher Unternehmungen darbietenden Werkstätten- und Gasanstalts-Verwaltungen.*) Sie theilen sich wie jeder andere Etat in einen Einnahme- und einen Ausgabe-Etat.**) Es ist jedoch richtiger, hier den Ausgabe-Etat voranzustellen, da bei ihnen, im Gegensatz zu anderen Etats und ihrem Charakter als Vorschuß-Etats entsprechend, die Ausgabe der Einnahme regelmäßig vorausgeht. Die Einnahmen sind zum großen Theil nicht wirkliche, sondern nur buchmäßige, durch Uebertragung von anderen Fonds entstehend. Für jede Hauptwerkstätte und für alle zum Bezirk eines Betriebsamts gehörigen Neben- und Betriebswerkstätten wird je ein Werkstatts-Etat aufgestellt,***) desgleichen für jede Gasanstalt ein besonderer Gasanstalts-Etat. Die Ausgaben beider Etats zerfallen in General- und Specialkosten und diese wiederum je in persönliche und sächliche Kosten. Zu den persönlichen Generalkosten gehören die Bezüge aller in der Werkstätten- bezw. der Gasanstaltsleitung thätigen etatsmäßigen und Hülfs-Beamten, zu den sächlichen Generalkosten zunächst solche allgemeine sächliche Ausgaben, welche denjenigen im Titel 10 des Betriebs-Etats entsprechen (für Bureau-Bedürfnisse, Heizung und Erleuchtung), sodann alle Aufwendungen, welche die Unterhaltung und Instandsetzung der Anlagen, Maschinen, Werkzeuge und Geräthe der Werkstätten und Gasanstalten sowie die Inbetriebsetzung beider betreffen.

Die persönlichen Specialkosten bestehen in den Löhnen der in beiden Betrieben bei der Ausführung von Werkstattsarbeiten bezw. mit der Her-

---

*) Siehe Vorbemerkung zur Anlage XXXV der Vorschriften für die Aufstellung der Etats-Entwürfe.

**) Das Etatsmuster siehe Anlage E.

***) Siehe § 16 und 6 der Dienstvorschrift für die Einrichtung der Werkstatts-Verwaltung. (Erlaß vom 6./2. 1889 II a (b) 1035.) — § 9 der Dienstvorschrift für die Verwaltung sowie das Buch- und Rechnungswesen der Gasanstalten. (Erlaß vom 26./3. 1884. II b (a) 4738.)

stellung von Gas beschäftigten Arbeiter, zu den sächlichen gehören die Kosten für die bei der Ausführung der Werkstatts-Arbeiten bezw. bei der Herstellung von Gas verwendeten Werkstatts- oder Gasanstaltsmaterialien.

Die persönlichen Generalkosten sind sämmtlich bereits in dem Betriebs-Etat der Direktion veranschlagt, werden daselbst jedoch ebenso wie die Bezüge der für Zwecke der Neubau-Verwaltung beschäftigten Beamten vor der Linie abgesetzt und auf den Werkstätten- bezw. Gasanstalts-Etat in gleicher Weise wie letztere auf den Bau-Etat der Verwaltung übertragen. Dagegen werden umgekehrt die für die bauliche Unterhaltung der Werkstatts- und der Gasanstalts-Anlagen in den Werkstatts- und Gasanstalts-Etats ausgeworfenen Ausgabesummen bei der Durchführung des Etats dem Betriebsamte, in dessen Bezirk die Betriebe liegen, zur Verwaltung überwiesen. Das Betriebsamt erhält sodann auf Grund vierteljährlicher Abrechnung die von ihm für die betreffenden Zwecke wirklich verausgabten Beträge von dem Werkstätten- bezw. Gasanstalts-Konto durch Umbuchung ersetzt.

Die Einnahmen beider Etats setzen sich zusammen aus den Kosten-Erstattungsbeträgen, welche die Werkstätten bezw. Gasanstalten den verschiedenen Fonds und Wirthschaftskörpern, bezw. fremden Verwaltungen und Privatpersonen für die in deren Interesse ausgeführten Arbeiten oder für die an sie abgegebenen Gasmengen in Rechnung stellen.*) Die Kostenrechnungen enthalten die wirklich auf das Werk bezw. die Gaslieferung verauslagten Arbeitslöhne und den Werth der aufgewendeten Materialien unter Zuschlag eines gewissen Theiles bezw. Prozentsatzes der für den allgemeinen Betrieb der Werkstätten und der Gasanstalten erwachsenen Generalkosten. Die Summe dieser Erstattungsbeträge bildet den wesentlichsten Theil der Einnahmen des Werkstätten- und Gasanstalts-Etats, erscheint aber, soweit sie den Betriebsfonds betrifft, gleichzeitig als Ausgabe für Gasbeleuchtung im Titel 10 und für Unterhaltung der Betriebsmittel im Titel 15 des Betriebs-Ausgabe-Etats.

4) Was endlich die Vertheilung des Gesammt-Solls an Einnahmen und Ausgaben der Betriebs-Verwaltung auf die Kassen-Etats der verschiedenen Betriebs-Körper behufs Verwirklichung dieses Solls anbelangt, so werden die gesammten Betriebs-Einnahmen und Ausgaben zunächst

*) Ferner aus den Erlösen für verkaufte, bezw. bei der eigenen Verwaltung verwendete Nebenprodukte (Kokes, Theer, Ammoniakwasser u. s. w.) und aus dem Werthe alter Materialien und Materialienabfälle. Sind die alten Materialien jedoch bei Erneuerungs-Arbeiten der Werkstatts- oder Gasverwaltung gewonnen, welche mit ihren Kosten bei den Titeln 13 bis 16 des Betriebs-Etats zu verbuchen sind, so kommen die Erlöse nicht den Einnahmen des Werkstätten- bezw. Gasanstalts-Etats, sondern dem Einnahme-Titel 5 des Betriebs-Etats zu gute. (§ 9 der Dienstvorschrift für die Verwaltung der Gasanstalten und 936 der Dienstvorschriften für die Werkstatts-Verwaltung. E. V. Bl. 1880, S. 139 und 1884, S. 141.)

auf die 11 Direktionen und sodann auf die Kassen-Etats jeder Direktion und ihrer Betriebs-Aemter vertheilt. Bezüglich der Vertheilung auf die 11 Direktions-Etats ist bemerkenswerth, daß die Einnahmen bei Titel 4 und die Ausgaben des Titel 19 (Vergütung für die Benutzung der Wagen fremder Bahnen und der eigenen Wagen durch fremde Bahnen) lediglich im Etat der Eisenbahn-Direktion Magdeburg*) erscheinen, welche Namens aller preußischen Staatsbahn-Verwaltungen die Abrechnung über die Einnahmen aus der gegenseitigen Benutzung des Wagenparks mit den fremden Verwaltungen besorgt und deshalb auch die von den letzteren an die preußischen Staatsbahnen zu zahlenden Vergütungen ebenso allein in ihrem Etat vereinnahmt, wie sie die von diesen zu zahlenden Beträge allein verausgabt. Sonst sind die Etats aller Direktionen mit den durch den Betrieb ihrer Linien bedingten Einnahmen und Ausgaben nach Maßgabe des Umfangs des Verkehrs auf denselben bezw. des Bedürfnisses bedacht. Die weitere Zerlegung der auf die einzelnen Direktionsbezirke fallenden Gesammt-Einnahmen und Ausgaben des Betriebes auf die Kassen-Etats der Direktion und der zugehörigen Betriebs-Aemter findet nach Maßgabe der ihnen organisationsmäßig übertragenen, selbständigen Aufgaben und Leitungs-Funktionen statt, in deren Ausführung die Einnahmen verwirklicht und die veranschlagten Geldbedürfnisse aufgebraucht werden. Die organisationsmäßige Arbeits-Theilung weist die Veranschlagung gewisser Titel und Positionen theils ganz dem Direktions-Etat, theils ganz dem Betriebs-Amts-Etat, theils verhältnißmäßig beiden Etats zu, je nachdem die Verwaltung der betreffenden Funktionen lediglich der Provinzial- oder lediglich der Lokal-Instanz vorbehalten ist oder beiden gemeinschaftlich obliegt.

Demgemäß sind z. B. ausschließlich in den Direktions-Kassen-Etat aufzunehmen bei den Einnahmen: die gesammten aus dem Personen-, Güter- und Depeschen-Verkehr herrührenden Einnahmen, die von anderen und an andere Verwaltungen zu zahlenden Vergütungen für Mitbenutzung von Bahnstrecken und Betriebsmittel, bei den Ausgaben: die Einkommensteuern (Titel 12), die Kosten der Züge, die Unterhaltung der Betriebsmittel und Erneuerung derselben, die Vergütungen an fremde Verwaltungen für gepachtete Strecken und für die Benutzung der Betriebsmittel derselben, wogegen z. B. den Kassen-Etats der Betriebs-Aemter ausschließlich die Ausgaben der Titel 3 und 4 und die bei Titel 13 und 16 veranschlagten Kosten für Unterhaltung, Erneuerung, Erweiterung, Ergänzung und Verbesserung der Anlagen zufallen.**

*) Erlaß vom 26. März 1887. II a b 1568.
**) Abtheilung III der Vorschrift für die Aufstellung der Etatsentwürfe.

Ueberblickt man die nach diesen Grundsätzen auf die Kassen-Etats der Direktion und der Betriebs-Aemter fallenden Beträge in ihrem Größenverhältniß zu einander, so ergiebt sich, daß von den Einnahmen der weitaus größte Theil den Kassen-Etats der Direktion, von den Ausgaben umgekehrt der größere Theil den Kassen-Etats der Betriebs-Aemter gebührt. Z. B. fallen von dem Einnahme-Etat der Direktion Breslau für das Etatsjahr 1890/91 von im Ganzen 76 860 000 Mk. auf den Direktions-Kassen-Etat 74 697 000 Mk., auf die Betriebs-Aemter zusammen nur 2 163 000 Mk., von den im Ganzen 52 650 000 Mk. betragenden Ausgaben jedoch nur 17 462 200 Mk. auf den Direktions-Kassen-Etat, dagegen 35 187 800 Mk. auf die Betriebs-Amts-Etats.

Die in das Extraordinarium des Etats oder auf Anleihe-Fonds verwiesenen Ausgabe-Beträge werden nicht besonders in die Kassen-Etats der einzelnen Behörden aufgenommen. Je nachdem die Ausführung der betreffenden einzelnen Bauten und Beschaffungen von dem Minister dieser oder jener Behörde übertragen werden, werden auch die dafür erforderlichen Mittel auf Antrag derselben durch den Minister der öffentlichen Arbeiten aus der Generalstaatskasse überwiesen.

b) Aufstellung des Betriebs-Etats.

1. Allgemeine Gesichtspunkte für die Veranschlagung.

α) Der einjährige Zeitraum der Gültigkeit des preußischen Staatshaushalts-Etats, welcher früher mit dem Kalenderjahr zusammenfiel, umfaßt seit dem Gesetz vom 29. Juni 1876 die Periode vom 1. April bis 31. März jedes Jahres. Diese Verlegung erfolgte sowohl mit Rücksicht auf den Zeitpunkt des Zusammentritts des Landtages, welcher sich nach demjenigen des Reichstages richtet und gewöhnlich erst in die letzten Monate des ablaufenden, vielfach sogar erst in die ersten Monate des neuen Kalenderjahres fällt, wie auch mit Rücksicht auf die verschiedene Bewegung der Einnahmen und Ausgaben in den einzelnen Jahreszeiten. Es ist in letzterer Beziehung von Werth, den Einfluß der sich namentlich in den Herbst- und Wintermonaten besonders lebhaft gestaltenden Betriebs- und Verkehrs-Verhältnisse der Betriebs-Anstalten des Staats auf die Einnahmen und Ausgaben des laufenden Etatsjahres schon bei der Festsetzung des Voranschlages für das neue Etatsjahr mit einiger Sicherheit übersehen zu können.

β) Bei der Veranschlagung der einzelnen Positionen begnügte man sich früher mit einer Berechnung von Durchschnitts-Beträgen, die auf der „Fraktion" der Ergebnisse der drei vorangegangenen Etatsjahre beruhten. Von dieser rein äußerlichen und vielfach zu ganz unrichtigen Resultaten führenden Veranschlagungsmethode ist jedoch schon seit längerer Zeit mit

Ausnahme der Abschätzung der Kosten für unvorhergesehene Ereignisse (Titel 12 Pos. 2) ganz abgesehen worden. Jetzt findet die Vorveranschlagung sowohl wie die endgültige Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben, soweit dieselben weder ziffermäßig feststehen noch sich genau berechnen lassen, in der Regel auf der Grundlage der wirklichen bezw. der voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben des zur Zeit der Vorveranschlagung laufenden bezw. des zur Zeit der Veranschlagung abgeschlossenen Etatsjahres statt.*)

Die Veranschlagung erfolgt nämlich doppelt, in zwei verschiedenen Zeitabschnitten: das erste Mal nur in größeren Umrissen, gleichsam skizzenhaft, in einem sogenannten Vorbericht, der genau ein Jahr vor dem Inkrafttreten des Etats selbst, d. h. am 1. April jedes Jahres, dem Minister eingereicht werden muß. Die Anfertigung desselben findet also in dem letzten Viertel des dem Veranschlagungsjahre zweitvorhergehenden Jahres statt, und muß sich die bereits vorhandenen und die noch ausstehenden Ergebnisse des letzteren zum Anhalt dienen lassen. Die Aufstellung des eigentlichen Etatsentwurfs aber wird erst nach erfolgter höherer Genehmigung der in dem Vorberichte niedergelegten Gesichtspunkte im ersten Viertel des dem Veranschlagungsjahre unmittelbar vorhergehenden Etatsjahres vorgenommen, und legt dann die Ergebnisse des inzwischen abgelaufenen Etatsjahres zu Grunde, welche zwar auch bereits für den Vorbericht — aber in einem früheren und weniger günstigen Zeitpunkte — maßgebend gewesen waren.

Wenn nun die Schätzung der zukünftigen Einnahmen und Ausgaben zunächst auf Grund der zur Zeit dieser Schätzung herrschenden Verkehrs- und Betriebs-Verhältnisse stattfindet, demnächst aber geprüft wird, ob und inwiefern die Einnahmen und Ausgaben im Hinblick auf die zur selben Zeit bereits übersehbare, etwaige Aenderung dieser Verhältnisse ihrerseits eine Abänderung erfahren müssen, so ist klar, daß namentlich in der dem Wechsel der Verhältnisse so außerordentlich unterworfenen Eisenbahn-Verwaltung auf diese Weise ein sehr viel mehr der Wirklichkeit nahe kommendes Bild gewonnen werden muß, als wenn die Ergebnisse längst verflossener Jahre zum Ausgangspunkte genommen werden, zumal zur ersten Veranschlagung in einem Zeitpunkte geschritten werden muß, der von dem Beginn des zu veranschlagenden Etatsjahres noch um mehr als den Raum eines Jahres getrennt ist.

γ) Soweit für die Veranschlagung Preise wichtiger Materialien und die Höhe der Arbeitslöhne in Betracht kommen, sind dieselben ebenfalls in der zur Zeit der Veranschlagung bestehenden Höhe in Ansatz zu bringen,

*) Vorschriften für die Aufstellung des Etats. II A[1].

falls nicht mit Bestimmtheit eine Preis- oder Lohnbewegung für das Veranschlagungsjahr vorausgesehen werden kann, welche eine übersehbare Minderung oder Steigerung der herrschenden Preis- und Lohnverhältnisse erwarten läßt.*)

δ) Die Veranschlagung der Höhe der Ausgaben muß sich im Allgemeinen nach derjenigen der Einnahmen richten. Das Maß der Einnahmen ist in der Regel abhängig von dem Umfange des Verkehrs; freilich nicht immer! Es können z. B. bei Tarif-Erhöhungen die Einnahmen steigen, ohne daß der letztere zunimmt, und umgekehrt kann bei starken Tarifermäßigungen der Verkehr zunehmen, ohne daß die Höhe des früheren Einnahme-Standes erreicht oder überschritten wird. Im ersteren Falle werden trotz der Einnahme-Vermehrungen die Ausgaben sich nicht erhöhen, im zweiten umgekehrt die letzteren in die Höhe gehen, ohne daß die ersteren wachsen. Dies sind indessen nur Ausnahmen; im Allgemeinen wachsen mit zunehmendem Verkehre sowohl Einnahmen wie Ausgaben, bei abnehmendem Verkehre verringern sich die Einnahmen sicher, und daß in solchem Falle, bezw. in der Voraussicht einer Verkehrs-Abnahme auch die Ausgaben rechtzeitig in entsprechendem Maße herabgemindert werden, ist eine wichtige Aufgabe der Verwaltungsorgane sowohl bei der Veranschlagung wie bei der Durchführung des Etats. Nichtsdestoweniger ist es wegen des verschiedengradigen Einflusses, welchen nach dem Vorgesagten die Entwickelung des Verkehrs einerseits auf die Einnahmen und andererseits auf die Ausgaben ausüben kann, nicht möglich, die Ausgaben unmittelbar nach den Einnahmen zu veranschlagen, etwa in der Weise, daß das Procentverhältniß, um welches sich die Einnahmen des Veranschlagungsjahres gegenüber denen des Vorjahres erhöhen oder vermindern werden, einfach auf die Ausgaben übertragen wird. Den eigentlichen Abschätzungsmaßstab für die Ausgabenhöhe gewährt immer der Verkehrsumfang. Ein gewisses Mindestmaß der Ausgaben ist durch denselben fest bedingt, unter welches auch mit Rücksicht auf ein stärkeres Sinken der Einnahmen nicht herabgegangen werden kann und darf. Der Satz, daß die Ausgaben-Veranschlagung sich nach derjenigen der Einnahmen-Veranschlagung zu richten habe, hat daher nur die Bedeutung, daß es von der Höhe der Einnahmen abhängt, in welchem Maße sich die Veranschlagung der Ausgaben der erwähnten niedrigsten Grenze nähern darf.

ε) Für die Aufstellung ist das Prinzip der Brutto-Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben maßgebend. Dies hat eine mehrfache praktische Bedeutung und tritt in folgenden Beziehungen hervor:

---

*) Siehe ebendaselbst A².

αα) Es werden sämmtliche Ausgaben, welche zur Erzeugung der Einnahmen nothwendig sind, auf den Etat gebracht und nicht blos der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben.

ββ) Wenn eine Staatsbahn-Direktion regelmäßig für eine andere Staatsbahn-Verwaltung Beträge mit einzieht oder Ausgaben leistet, so veranschlagt sie von vornherein die gesammten Brutto-Beträge der betreffenden Einnahmen oder Ausgaben für sich, verwirklicht sie demgemäß und verbucht sie in ihrem Kassen-Etat. *)

γγ) Wenn eine Staatsbahn-Verwaltung einer fremden Staats- oder Privatbahn-Verwaltung die Mitbenutzung eines ihrer Bahnhöfe oder einer Strecke, deren Betrieb sie selbst führt, gestattet, so werden die vollen Beträge des in Folge dessen erhöhten Dienstaufwandes im Ausgabe-Etat der Staatsbahn-Verwaltung veranschlagt und verbucht, die dafür von der mitbenutzenden fremden Verwaltung aber zu erstattenden Ausgabe-Beträge nicht von den Ausgaben abgesetzt, sondern bei den Einnahmen eingestellt.**)

δδ) Eine ganz besonders charakteristische Anwendung dieses Prinzips liegt in der Selbstkosten-Frachtberechnung für die eigenen Dienstgüter der Staatsbahn-Verwaltung, welche sie im eigenen Betriebe oder Bau verwendet. Der Titel des Betriebs- oder Bau-Etatsfonds, in dessen Interesse das Dienstgut verwendet wird, hat auch gleichzeitig die Selbst-Frachtkosten für dieselben auf den Staatsbahnen zu tragen und dem Betriebs-Einnahme-Etat (Titel 2) zuzuführen.***)

εε) Auch die bereits erwähnte Vorschrift, wonach die Werthe alter Materialien, welche bei der Erneuerung des Oberbaus und der Betriebsmittel gewonnen werden, nicht von den Ausgaben der Erneuerung abzusetzen, sondern beim Titel 5 der Einnahmen zu verbuchen sind, gehört hierher.

Der Betriebs-Etat enthält daher in Folge des Prinzips der Brutto-Veranschlagung eine nicht unerhebliche Anzahl lediglich buchmäßiger Einnahmen, welche vielfach nichts weiter sind, als Erstattungen geleisteter Ausgaben.

Die Gründe für dieses Veranschlagungsprinzip liegen einestheils in dem Wunsche, durch die Anwendung desselben ein klares und erschöpfendes

---

*) Diese Vorschrift bezieht sich aber nur auf den Betriebs-Etat. Giebt dagegen eine Verwaltung aus den auf Vorschußfonds angeschafften Materialien-Beständen einen Theil an andere Verwaltungen ab, so müssen letztere die Beschaffungskosten desselben erstatten. Erlaß vom 16. Dezember 1886. II b (a) 17 788.

**) Normalbuchungs-Formular III der allgemeinen Vorschriften und Anmerkung zu Titel III, Position 2. Eine Ausnahme hiervon machen nur die Personalkosten, welche zwar auch im Ausgabe-Etat mit veranschlagt, aber in gleicher Weise wie die Aufwendungen an Personalkosten für die Bauverwaltung, die Werkstatts- und Gasanstalts-Verwaltung dort vor der Linie abgesetzt werden.

***) Dienstanweisung betreffend Beförderung von Dienstgütern auf den Staatsbahnen. Erlaß vom 15. Oktober 1889. V. II b 7066.

Bild des gesammten wirklichen Dienstaufwandes der Staatseisenbahn-Verwaltung in allen Theilen des Betriebes zu erhalten, so daß nicht durch Ausgabe-Absetzungen auf Grund rückerstatteter Ausgaben ein Theil derselben in der Betriebs-Rechnung unberücksichtigt bleibt, vielmehr die vollen wirthschaftlichen Kosten zur Darstellung gebracht werden, welche die Beschaffung der einzelnen Leistungen des Betriebes und des Baues verursachen und von gleichartigen Wirthschaftskörpern zu gleichem Zwecke aufgewendet zu werden pflegen. Anderentheils liegen jene Gründe in der durch die finanzielle Einheit der Staatseisenbahn-Verwaltung ermöglichten Vereinfachung der gesammten Finanz- und Etatsgebahrung derselben.

2. Besondere Gesichtspunkte für die Veranschlagung der einzelnen Titel des Einnahme- und Ausgabe-Etats.

α) Einnahme-Etat.

Einnahmen der Titel 1 und 2: Auch hier hat das Prinzip der Veranschlagung mehrfach geschwankt. Von dem Verfahren der Durchschnitts-Berechnung aus den Einnahmen der vorangegangenen drei oder vier Jahre ging man über zu dem Verfahren des Erlasses vom 2. Februar 1883 (E. V. Bl. S. 26), wonach bei der Veranschlagung als allgemeine Verkehrs-Steigerung oder -Minderung der Durchschnitt nicht der Einnahme an sich, sondern der procentualen Steigerung oder Minderung derselben in den vorangegangenen drei Jahren anzunehmen war. Dasselbe hat sodann durch den Erlaß vom 15. Oktober 1885 (E. V. Bl. S. 323) eine weitere Ausbildung erfahren. Man begnügt sich seitdem nicht mehr damit, nur die allgemeine Tendenz des Verkehrs in den letzten Jahren zu prüfen und demgemäß je nach dem Steigen oder Herabgehen desselben den Einnahmen des ablaufenden Jahres denjenigen Betrag zuzusetzen oder abzuziehen, welcher dem procentualen Durchschnitte der Verkehrssteigerung oder -Minderung des ablaufenden gegen das vorhergehende Jahr und dieses gegen seinen Vorgänger entspricht. Man zieht jetzt vielmehr außerdem im Einzelnen alle sonstigen Umstände in Betracht, welche auf die Gestaltung des Verkehrs und die Einnahmen aus demselben irgendwie von Einfluß sein können. Dabei wird von den Ergebnissen des ablaufenden Etatsjahres ausgegangen und werden diese — wenigstens für die Veranschlagung des Vorberichts — unter Zuhülfenahme der feststehenden Einnahmen des Vorjahres in folgender Weise zu ermitteln gesucht:

Man kennt von den Einnahmen des laufenden Jahres diejenigen bis zum Zeitpunkte der Veranschlagung; indessen sind dies nicht die endgültigen, sondern nur die vorläufigen Einnahmen, weil die erst durch zeitraubende

Abrechnungen mit den fremden Verwaltungen zu berechnenden Antheile der Staatsbahn-Verwaltung aus dem Verkehre der letzten Monate vor der Veranschlagung noch nicht feststehen (Titel 1 und 2). Von den Einnahmen des Vorjahres dagegen sind sowohl die endgültigen, wie die vorläufigen für das ganze Etatsjahr bekannt. Es kommt daher vorerst darauf an, die vorläufigen Gesammt-Einnahmen des laufenden Jahres bis zum Schlusse desselben zu finden. Dies geschieht durch Anwendung einer Proportionsgleichung, indem angenommen wird, daß die bekannten vorläufigen Einnahmen des laufenden Jahres bis zu dem Zeitpunkt der Veranschlagung zu den nicht bekannten gleichartigen Einnahmen dieses Jahres von demselben Zeitpunkt an bis zum Schluß des Jahres sich ebenso verhalten, wie die bekannten vorläufigen Einnahmen des Vorjahres vor und nach dem gleichen Zeitpunkt zu einander. Sind auf diese Weise die voraussichtlichen vorläufigen Einnahmen des laufenden Jahres geschätzt, so werden aus denselben die voraussichtlichen endgültigen desselben Jahres in der Weise entwickelt, daß ihnen derjenige procentuale Zuschlag zugesetzt wird, um welchen die endgültigen Einnahmen erfahrungsmäßig höher als die vorläufigen zu sein pflegen.*)

Für die Veranschlagung der Verkehrs-Einnahmen in dem eigentlichen Etats-Entwurf bedarf es, seitdem der Einreichungstermin desselben auf den 1. Juli jedes Jahres verlegt ist, dieses umständlichen Ermittelungs-Verfahrens nicht mehr. Der Final-Abschluß des abgelaufenen Jahres findet bereits im Monat Mai statt; es werden daher jetzt einfach die in denselben aufgenommenen Einnahme-Ziffern der Veranschlagung des nächstfolgenden Jahres zu Grunde gelegt.

Von der so gewonnenen Grundlage aus wird dann weiter geprüft, ob und welche Aenderungen die Einnahmen des laufenden Jahres voraussichtlich auf Grund der allgemeinen Lage der wirthschaftlichen und der Verkehrs-Verhältnisse, wie sie nach dem Ermessen der Schätzungsbehörde wahrscheinlicher Weise in dem zu veranschlagenden Etatsjahre sich gestalten werden, erfahren dürfte, und werden dieselben demgemäß, soweit nicht besondere Verhältnisse eine Abweichung bedingen, um den vorher erwähnten Durchschnittssatz der procentualen Steigerung oder Verminderung der Einnahmen der letzten Jahre höher oder niedriger angenommen.**) Sodann aber sind alle übersehbaren besonderen Momente in Berücksichtigung zu ziehen, welche voraussichtlich eine weitere Abweichung von dem Endergebniß des laufenden Etatsjahres bedingen werden. Dazu gehören namentlich anderweitige Bezirks-

*) Erlaß vom 5. Dezember 1885. II b (a) 18664.

**) Anmerkung zu E der Anlage IV der Vorschriften für die Aufstellung des Eisenbahn-Etats.

abgrenzungen, die Eröffnung neuer Strecken des eigenen Gebiets, der Einfluß neuer Strecken anderer Bahnen auf die Verkehrs-Entwickelung der eigenen Linien, Aenderungen in der Verkehrsleitung, Aenderungen in den allgemeinen Verkehrsverhältnissen, wichtige Aenderungen in den Tarifen und Fahrplänen sowie sonstige erhebliche Momente.*)

Diese Art der Veranschlagung erfordert natürlich ein außerordentlich sorgfältiges Eingehen auf die Einzelheiten der gesammten Verkehrs-Verhältnisse. Die Lage und die Aussichten jedes Transport-Verbandes müssen sehr genau erwogen und entsprechend nachgewiesen werden, so daß die Veranschlagung der Verkehrs-Einnahmen sich zu einem der schwierigsten Theile des ganzen Veranschlagungsgeschäfts gestaltet. Dasselbe ist seit dem Etats-Jahre 1887/88 insofern ganz besonders schwierig geworden, als von da ab die einzelne Direktion nicht mehr ihre Reineinnahmen, d. h. die ihr nach Maßgabe der im eigenen Bezirke ausgeführten Transportleistungen gebührenden Fracht- und Fahrgelder, sondern im Allgemeinen alle Fracht- und Fahrgelder veranschlagt und verbucht, welche sie von den Transportnehmern erhebt, einschließlich der in der Gesammtfracht enthaltenen etwaigen Antheile auch der übrigen preußischen Staatsbahnen, ausschließlich jedoch der fremden Verwaltungen davon gebührenden Beträge. (Siehe Allg. Th. S. 267). Eine Einschränkung hat dieser Grundsatz nur insofern erfahren, als im Wechsel-Güter-Verkehr zwischen preußischen Staatsbahn-Bezirken die Transporteinnahmen zwischen den beiden Endverwaltungen derartig getheilt werden, daß jeder derselben die Einnahmen für diejenigen Güter zufließen, welche ihr Bezirk aus dem anderen empfangen hat. Es werden deshalb die gleich bei der Aufgabe solcher Güter im Versandbezirke gezahlten Frankofrachten demnächst von letzterem an den Empfangsbezirk herausgegeben, wofür umgekehrt dieser dem ersteren die etwaigen Nachnahmebeträge zuführt, welche der Empfänger beim Empfange des Gutes einzuzahlen und die Versandbahn an den Versender zu erstatten hat.**) Diese Maßregel erleichtert die Uebersicht über die Transporteinnahmen und die Veranschlagung derselben und beseitigt die sonst bei dem jetzigen Einnahme- und Veranschlagungs-System eintretende und durch den immerhin zufälligen oder willkürlichen Umstand der Frankirung einer Sendung bedingte Trennung zusammengehöriger Einnahmen.***)

*) Anlage IV und V der Vorschriften f. d. A. d. E.

**) Siehe Vorschriften für die Feststellung und Verrechnung der Verkehrs-Einnahmen der für Rechnung des preußischen Staats verwalteten Eisenbahnen vom Etatsjahre 1889/90 ab.

***) Eine weitere bisher bestandene Einschränkung ist seit dem 1. April 1891 fortgefallen. Bis dahin wurden die Einnahmen aus dem Fahrkartenverkauf einer Station, auf welcher die Linien zweier oder mehrerer Staatsbahn-Verwaltungen zusammentreffen,

Diese Grundsätze der Verbuchung der Transport-Einnahmen sind auch der Veranschlagung derselben Seitens der einzelnen Direktionen zu Grunde zu legen, indessen derselben wenig günstig, da sie nach dem Vorgesagten kein Bild der der Direktion nach Maßgabe ihrer Leistungen wirklich gebührenden Einnahmen geben können, wie dies bei der Veranschlagung der Ausgaben der Fall ist. Sie enthalten nur Bruchstücke derselben, vermischt mit Einnahme-Antheilen anderer Staatsbahn-Direktionen, welche sich erst in der Instanz der Centralbehörde (im Ministerium) zu einem einheitlichen Ganzen zusammenfügen. Die Veranschlagung derselben durch die Direktionen gewährt daher für die Beurtheilung der Rentabilität der denselben unterstellten Strecken gar keinen Anhaltspunkt mehr und ist auch in sachlicher Hinsicht weniger zuverlässig als früher, da sie zum großen Theile auf der Abschätzung von Verkehrsbewegungen beruht, welche ihren Ursprung in fremden Direktionsbezirken haben. Dieser letztere Uebelstand würde vielleicht vermieden werden, wenn die Einnahmen aus dem Staatsbahn-Verkehre sämmtlich nicht wie gegenwärtig von der Empfangs-, sondern von der Versand-Verwaltung etatsmäßig verbucht würden.

Bei der Veranschlagung der Einnahmen neuer Linien werden die Ertrags-Berechnungen zum Anhalt genommen, welche bei der Anfertigung der allgemeinen Vorarbeiten für die neuen Linien aufgestellt werden müssen.*)

Die Einnahmen des Titel 3 stützen sich in der Hauptsache auf die mit den Anschluß-Verwaltungen abgeschlossenen Verträge über die Mitbenutzung der Bahnhöfe und Strecken; die Vordersätze der zu zahlenden Vergütungen stehen daher meistentheils fest, der Gesammtbetrag derselben aber richtet sich ebenfalls nach dem Verkehrs-Umfange, für dessen Abschätzung die gleichen Gesichtspunkte maßgebend sind, wie für diejenigen der Transport-Einnahmen. Das Letztere gilt auch von den bei Titel 4 veranschlagten Einnahmen aus Wagenmiethen.

Die Einnahmen des Titel 5 hängen zwar auch von dem Verkehrs-Umfang, aber nicht des Veranschlagungsjahres, sondern der vorhergehenden Jahre ab, da sie sich nach dem Erneuerungs-Bedürfnisse für den Oberbau und die Betriebsmittel richten, und der Umfang desselben durch die Inan-

für die Strecken der Anschlußlinien nicht der betriebsleitenden, sondern der Anschluß-Verwaltung zugeschieden, weil die letztere die Fahrkarten (welche geldwerthe Papiere sind) herstellt, und mit denselben die Fahrkarten-Ausgabestelle belastet. Deshalb mußten ihr auch die Einnahmen für dieselben nachgewiesen werden. Von dem gedachten Zeitpunkte an ist aber die Herstellung der Fahrkarten für die Anschlußlinien auf die betriebsleitende Verwaltung übergegangen, und damit auch die Nothwendigkeit fortgefallen, die Einnahmen aus denselben an die Anschluß-Verwaltung abzuführen.

*) Vorschriften betreffend allgemeine Vorarbeiten für neue Eisenbahnen im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung. 6. Erlaß vom 14. Mai 1887. II a (b) 8351.

spruchnahme beider Bestandtheile des Betriebes in den vorangegangenen Jahren bedingt wird.

Die Einnahmen des Titel 6 richten sich in ihrer Veranschlagung zum Theil nach reglements- und vertragsmäßigen Sätzen, zum Theil nach dem voraussichtlichen Verkehrs-Umfang.

β) Ausgabe-Etat.

Im Allgemeinen ist Folgendes zu bemerken:

Für die Veranschlagung der Ausgaben ist überall in Betracht zu ziehen, ob die veranschlagten Beträge in finanzstatistischer Hinsicht unter die Allgemeine, die Bahn- oder die Transport-Verwaltung fallen, desgleichen bei den Personal-Ausgaben, ob und inwieweit sie für die Neubau-, die Werkstätten, die Gasanstalts-Verwaltung, sowie für fremde Verwaltungen abzuziehen sind.

In Beziehung auf den ersteren Punkt, welcher allerdings bei der Veranschlagung des Etats für den Direktionsbezirk nicht berücksichtigt wird, sondern erst in den Kassen-Etats zum Ausdrucke gelangt*), wird davon ausgegangen, daß jede Ausgabe — persönliche wie sachliche — für denjenigen Verwaltungszweig zu veranschlagen ist, dessen Zwecken die betreffende Person und ihre in Frage kommenden Leistungen oder die betreffende Sache zu dienen bestimmt sind. Demgemäß finden sich im Etat vielfach die Kosten einer und derselben Position auf mehrere Verwaltungszweige oder auf die Unterabtheilungen der Transportverwaltung zerlegt. Bei strenger Durchführung dieses Grundsatzes müßten freilich die Personalkosten eines und desselben Beamten, der für mehrere Dienstzweige thätig ist, dementsprechend auf eben soviele verschiedene Zweige veranschlagt und verbucht werden. Dasselbe Verfahren müßte sich bei gleichzeitiger Inanspruchnahme der Dienste eines Beamten zu Zwecken der Betriebs-Verwaltung, der Werkstätten- bezw. der Gasanstalts- und der Bau-Verwaltung wiederholen. Um jedoch die dadurch bedingten zahlreichen Umständlichkeiten bei der Veranschlagung und Verbuchung zu vermeiden, wird in dieser Hinsicht nach dem Gesichtspunkte verfahren, das Gehalt eines Beamten für denjenigen Dienstzweig zu veranschlagen, dem seine Beschäftigung vorwiegend gewidmet ist.**) Diese Zerlegung findet überdies vorzugsweise nur bei den Kosten der Ausgabetitel 2 — 10, also bei den persönlichen und bei den allgemeinen sachlichen Kosten hauswirthschaftlicher Art statt. Die (sachlichen) Kosten der übrigen Titel und deren Positionen dienen mit Ausnahme der

---

*) Siehe Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe, Abschnitt II, Einleitung und Abschnitt III.[1]

**) Siehe Anmerkung 16 zu Anlage I dieser Vorschriften.

Titel 12, 17a und 18, bei denen nur noch eine geringfügige Zerlegung eintritt, ausschließlich zur Verwirklichung je eines Verwaltungszweckes.

Bezüglich der Art und Weise sodann, in welcher die wechselnde Größe der Einnahmen und des Verkehrs-Umfangs bei der Veranschlagung der Ausgaben Berücksichtigung findet, ist zu bemerken, daß die Grundlage der Veranschlagung aller derjenigen Ausgaben, welche durch den Umfang des Verkehrs in besonderem Maße beeinflußt werden, d. h. der Ausgaben der Transport-Verwaltung, ein, wenn auch nicht mehr genau mit den Einnahmen, so doch jedenfalls mit dem Verkehrs-Umfange und den Betriebsleistungen sich ändernder Faktor sein muß. Dieser wird in den während des Veranschlagungsjahres zu fahrenden und schätzungsweise zu ermittelnden Lokomotiv- (Nutz-) bezw. Wagenachskilometern gefunden. Früher wurde die voraussichtliche Zahl der letzteren einfach nach der Höhe der Einnahmen im Direktionsbezirke abgeschätzt; jedoch durfte auch damals schon bei einer Steigerung der Einnahmen nicht einfach von der Voraussetzung ausgegangen werden, daß damit auch die Vermehrung der zu fahrenden Lokomotiv- und Wagenachskilometer und der durch die Anzahl der letzteren bedingten Ausgaben ganz gleichen Schritt halten werde. Vielmehr wurde und wird jetzt noch mit Recht angenommen, daß dieselben langsamer wachsen als die Einnahmen, weil eine Vermehrung des Verkehrs sich zunächst in einer besseren Ausnutzung der Zugkraft und der Tragfähigkeit der Wagen, also in der Verbesserung des Verhältnisses der todten Last zur Nutzlast zu äußern pflegt.

Die neuere Art der Verrechnung und Verbuchung bezw. der Veranschlagung der Transport-Einnahmen eines Direktionsbezirks nach dem Brutto-Prinzip hat jedoch den Direktionen nicht nur die Möglichkeit benommen, die Höhe der Transport-Ausgaben unmittelbar nach derjenigen der Transport-Einnahmen zu bemessen, sie gestattet ihnen auch nicht mehr, auf Grund der letzteren die Anzahl der zu fahrenden Lokomotiv- und Wagenachskilometer zu schätzen. Es kann jetzt der Fall eintreten, daß der Versand-Verkehr innerhalb eines Direktionsbezirks sich stark vermehrt und in Folge dessen auch die Anzahl der zu fahrenden Lokomotiv- und Achskilometer erheblich wächst, und daß gleichwohl derjenige Theil der Einnahmen der preußischen Staatsbahn-Verwaltung, welchen die Verwaltung dieses Bezirks in ihrem Etat zur Darstellung zu bringen hat, auf derselben Höhe bleibt, weil eben die von der Vermehrung des Verkehrs erwarteten Mehreinnahmen nicht in ihre, der versendenden, sondern in die Kassen des den Verkehr empfangenden Direktionsbezirks fließen. Es müssen daher die Betriebsleistungen jetzt ganz unabhängig von den Einnahmen, und lediglich nach dem besonders zu ermittelnden, voraussichtlichen Verkehrs-

Umfange des Bezirks geschätzt werden. Unmittelbar auf Grund der geschätzten Wagenachs- und Lokomotiv-Kilometer werden allerdings nur die sächlichen Kosten des Bahn-Transports (Titel 14 und 15: Kosten der Züge und der Unterhaltung der Betriebsmittel), ferner (entsprechend den gleichartigen Einnahmen) die Ausgaben an Miethe für die Benutzung fremder Wagen, sodann von den persönlichen Kosten des Bahntransports die Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, sowie die Material-Ersparnißprämien des Zugpersonals veranschlagt. Bei der Veranschlagung der übrigen Kosten des Personals der Transport-Verwaltung kommt zwar auch der Verkehrsumfang in Betracht, wird aber hier nicht allein durch die Anzahl der durchfahrenen Kilometerlängen ausgedrückt.

Im Besonderen erfolgt die Veranschlagung der Ausgaben nach folgenden Gesichtspunkten:

1. der persönlichen Kosten.

a) Es wird überall von dem wirklichen sachlichen Bedürfniß bezw. von der Anzahl der in dem ablaufenden (abgelaufenen) Etatsjahre veranschlagten und wirklich beschäftigten Personen ausgegangen, und auf dieser Grundlage geprüft, inwiefern etwa die sich ändernden Verhältnisse des Veranschlagungsjahres auch eine Aenderung der zur Zeit der Veranschlagung vorhandenen bezw. im Etat aufgenommenen Anzahl bedingen werden. Um die wirklich erforderliche Anzahl der für die einzelnen Dienstvorrichtungen erforderlichen Kräfte an Arbeitern und Beamten festzustellen, ist man seit einer Reihe von Jahren bemüht, ein statistisches Zahlenverhältniß zu finden, in welchem bei jeder Verwaltung mit Rücksicht auf ihre besonderen Verhältnisse die Gesammtanzahl der für die einzelnen Dienstverrichtungen beschäftigten Beamten und Arbeiter theils zu den Einnahmen aus den betreffenden Dienstzweigen, theils zu gewissen für ihre Thätigkeit besonders in Betracht kommenden Leistungs-, Längen-, Einnahme- und Betriebs-Einheiten steht. Es wird daher alljährlich bei der Etatsaufstellung von jeder Direktion eine Nachweisung gefertigt, welche für jede einzelne Dienstfunktion berechnet, wieviel von den für sie veranschlagten Kräften a) bei dem Bureau-Personal auf z. B. 100 000 Mk. Betriebs-Einnahme oder 100 km Betriebslänge oder 1 000 000 Wagenachskilometer, b) bei dem Personal des Stations- und Expeditions-Dienstes bezw. des Zugdienstes auf dieselben Einheiten, außerdem aber auch auf 1 000 000 Nutz-, Rangir- bezw. Wagenachskilometer und auf eine gewisse Anzahl der in dem bezüglichen Dienstzweige beschäftigten Arbeiter (100 Rangir-Arbeiter, 100 Güterboden-Arbeiter), c) beim Bahn-Unterhaltungspersonal auf 100 Weichen, bezw. 100 km Länge der unter-

*) Anlage VIII zu den Vorschriften betreffend die Aufstellung der Etatsentwürfe.

haltenen Strecke, d) beim Telegraphen-Personal auf 100 km Betriebslänge und je 100 Sprechapparate, e) beim Lokomotiv- und Werkstätten-Personal auf eine Million Lokomotiv-Kilometer und 100 Lokomotiven fällt.*) Diesen Angaben werden dann die gleichen Verhältnisse der beiden Vorjahre gegenübergestellt. Die hierdurch gefundenen Procentziffern geben auch für die Abmessung der erforderlichen Anzahl im Großen und Ganzen einen ganz zweckmäßigen Anhalt, namentlich mit Rücksicht auf die dadurch ermöglichte Vergleichung mit dem Personal-Bestand und -Bedarf bei anderen, unter gleichen Bedingungen wirthschaftenden Verwaltungen. Durch sie können daher größere Abweichungen von dem Durchschnittsbedarf kontrolirt werden. Handelt es sich aber um kleinere Vermehrungen oder Verminderungen, für welche die lokalen Verhältnisse maßgebend sind, so versagt ihre Wirksamkeit. Hier bedarf es eines besonderen Eingehens auf die letzteren.

Die Abmessung des Bedürfnisses wird sich daher der Regel nach immer an die konkreten Verhältnisse der Dienststellen anschließen, für welche eine Vermehrung oder Verminderung beantragt wird, wenngleich im Etat selbst die Stellen nicht für die einzelnen Dienststellen, sondern für die Verwaltung im Ganzen gefordert werden. Behufs Gewinnung einer Uebersicht über das im Ganzen erforderliche Personal werden deshalb zur Erläuterung für den Etat weitere Nachweisungen beigefügt, welche für jeden Dienstzweig das gesammte, zu demselben gehörige Personal, getrennt nach den einzelnen Beamten-Kategorien — etatsmäßigen und außeretatsmäßigen, ständigen oder nur zur vorübergehenden Beschäftigung angenommenen — und nach Arbeiter-Kategorien darstellen, mit einer je für die Betriebs-, die Werkstätten-, die Neubau-Verwaltung besonders zu gebenden vergleichenden Uebersicht über das verlangte, das zur Zeit beschäftigte und das im laufenden Jahre veranschlagte Personal.*) Wie das Bedürfniß selbst festgestellt wird, ist natürlich Sache eingehendster Untersuchung des Dienstumfanges und des vorhandenen Personals der einzelnen Dienststellen. Bestimmte Normen über das Maß der Leistungsfähigkeit der Beamten hinsichtlich der Zeit, in der eine bestimmte Dienstverrichtung vorgenommen werden muß, oder der Anzahl gleichartiger Dienstverrichtungen, welche täglich geleistet werden können, lassen sich der Natur der Sache nach nicht aufstellen. Es läßt sich jedoch durch Vergleichung der thatsächlichen Betriebs- und Verkehrs-Verhältnisse der einzelnen Stationen mit einander, welche sich ausdrücken in der Länge der Bahnhofsgeleise, der Dauer der täglichen Dienstzeit, der Zahl der die Station passirenden Züge, der angekommenen und abgegangenen Güterwagen-Achsen, der Zahl der verausgabten Fahrkarten, der angekommenen

---

*) Anlage VII der Vorschriften u. s. w.

und abgefahrenen Personen, des Gewichts der angekommenen und abgegangenen Güter, der Zahl der Frachtbriefpositionen derselben und der Brutto-Einnahmen der Station ein ziemlich sicherer Anhalt für die Beurtheilung des vorhandenen Personalbedarfs der einzelnen Stationen gewinnen. Derartige Nachweisungen werden daher auch jeder Personal-Vermehrung zu Grunde gelegt*).

b) Ist nun der Gesammtbedarf an Arbeitskräften im Beamten- und im Arbeiter-Verhältnisse festgestellt, so handelt es sich um die Vertheilung desselben auf die Kategorien der etatsmäßigen und außeretatsmäßigen Beamten. In dieser Beziehung sind positivere Bestimmungen als für die Feststellung der Anzahl der Gesammtkräfte vorhanden; dieselben haben aber auch gewechselt. Der früher für viele Dienstzweige geltende Grundsatz, von den erforderlichen Beamtenkräften nur für zwei Drittel etatsmäßige Stellen vorzusehen, das letzte Drittel aber mit außeretatsmäßigen Kräften zu besetzen, der seine Begründung in den Schwankungen des Verkehrs fand, ist schon seit längeren Jahren als solcher aufgegeben und nur noch als Ausnahme — bei der Veranschlagung des Bureau-Personals (und zwar jetzt einschließlich des technischen) und der Werkführer — festgehalten. Es geht vielmehr seit einer Reihe von Jahren das Streben der Eisenbahn-Verwaltung bezüglich der Bemessung der etatsmäßigen Stellenzahl der Beamten dahin, die in den einzelnen Dienstzweigen im Durchschnitt dauernd erforderlichen Arbeitsleistungen auch von etatsmäßig angestellten Beamten versehen zu lassen. Die Durchführung dieses Grundsatzes ist wegen der finanziellen Tragweite desselben allerdings nur allmählich möglich gewesen, kann jedoch mit dem neuesten Etatserlaß (vom 5. 1. 91) im Großen und Ganzen als abgeschlossen angesehen werden. Socialpolitische Rücksichten und der Wunsch, für die Erhaltung der Betriebssicherheit eine verstärkte Gewähr zu schaffen, sind bestimmend gewesen, namentlich auch im Kreise der sogenannten „Unterbeamten" eine erhebliche Verstärkung der etatsmäßigen Stellen eintreten zu lassen. Im Allgemeinen wird daher nur in denjenigen Dienstzweigen noch mit einer größeren Anzahl von Hülfskräften gearbeitet, wo der zeitweilig über den Durchschnitt anschwellende Verkehrs- und Geschäftsumfang auch eine zeitweise Verstärkung des Personals erfordert, abgesehen natürlich davon, daß in allen Dienstzweigen die mehr oder weniger lange dauernde Ausbildung der Anwärter ständig das Vorhandensein einer größeren Anzahl von Diätarien bedingt.

Der Maßstab, vermittelst dessen in den einzelnen Dienstzweigen das vorhandene dauernde Bedürfniß festgestellt wird, ist allerdings ein ver-

---

*) Anlage X der Vorschriften u. s. w.

schiedener und richtet sich nach der Besonderheit der Arbeitsleistungen in denselben. Es gilt in dieser Hinsicht Folgendes:

Für die höheren Verwaltungsbeamten kommt der Grundsatz, daß für die dauernd erforderlichen Kräfte nur etatsmäßige Stellen vorgesehen werden, uneingeschränkt zur Anwendung.

Für die Beamten des Bureau-Dienstes ist der maßgebende Gesichtspunkt bereits angegeben. Bei dem Kanzlei-Personal sollen jedoch von den nach dem Maße des dauernden Bedürfnisses erforderlichen ständigen Beamten — mit Rücksicht auf die geringe Anzahl und die Unmöglichkeit weiteren Aufrückens derselben — drei Viertel etatsmäßig angestellt werden.

Bei dem Stations- und Abfertigungspersonal ist das entscheidende Merkmal die dauernde Ausübung selbständiger Funktionen; das Beamtenpersonal, welches derartige Funktionen nicht zu versehen hat, wird im diätarischen Verhältniß beschäftigt.

Für Rangirmeister und für die Beamten des Lokomotiv- und Zugbegleitungsdienstes sind so viel Stellen etatsmäßig vorzusehen, als zur Bedienung der Rangirbezirke bezw. der Lokomotiven und der regelmäßig verkehrenden Züge in den Monaten von mittlerem Verkehrs-Umfange erforderlich sind.

Für Lademeister ist das festzustellende Bedürfniß maßgebend, so daß in der Regel auf 5 Arbeiter 1 Lademeister zu rechnen ist.

Für Weichensteller und Bahnwärter, Streckenläufer, Bahnmeister und Telegraphen-Aufseher sind so viel etatsmäßige Stellen anzusetzen, als Bezirke vorhanden sind, mit der Maßgabe, daß bei längerer Dienstdauer und abwechselndem Dienste die Weichensteller- und Bahnwärter-Posten mit zwei etatsmäßigen Beamten besetzt werden.

Bahnmeister I. Klasse sind nur für solche Bahnmeistereien zu veranschlagen, deren Verwaltung wegen Verkehrsdichtigkeit, umfangreicher Anlagen u. s. w. besondere Zuverlässigkeit und Kenntnisse erfordert. Zu Weichenstellern I. Klasse sind nur die Verwalter größerer Haltestellen sowie solche Beamte zu ernennen, welche neben der Wahrnehmung des Weichenstellerdienstes auf kleineren Bahnhöfen im Telegraphen- und Abfertigungsdienste selbständig thätig sind, oder welche größere Weichen- und Signal-Stellwerke zu bedienen haben.

Für Telegraphisten sind nur in dem Umfange etatsmäßige Stellen zu veranschlagen, als Beamte ständig und ausschließlich im Telegraphendienste beim schwächsten Verkehr beschäftigt werden müssen.

Für die Abmessung des etatsmäßigen Werkstätten-Personals, der Werkstätten-Vorsteher und der Werkmeister wird der Umfang des

Werkstättenbetriebes und die Anzahl der in den Werkstätten dauernd beschäftigten Arbeiter zum Maßstabe genommen, so daß für umfangreiche Nebenwerkstätten und Betriebswerkstätten mit einer besonders großen Anzahl von Lokomotiven und Arbeitern und in den Hauptwerkstätten für Abtheilungen von je 400 Arbeitern ein Werkstätten-Vorsteher, für solche von 80 bis 100 Arbeitern ein Werkstatts-Werkmeister, Betriebswerkmeister aber nur für größere Lokomotivstationen mit in der Regel mehr wie 10 Lokomotiven oder mit schwierigerem Lokomotivbetrieb etatsmäßig vorzusehen sind. Die etatsmäßige Stellenzahl der Werkführer ist auf zwei Drittel der ausgebildeten Vormänner in den verschiedenen Werkstätten zu bemessen.

Materialien-Verwalter II. Klasse sind nur für Kleider-, Drucksachen-, Schreibmaterialien-, Hauptwerkstätten- und für solche Betriebs-, Oberbau- und Baumaterialien-Magazine etatsmäßig zu bestellen, deren Jahreseinnahmen an Werth der Materialien mindestens 100 000 Mk. beträgt, und Materialien-Verwalter I. Klasse, wenn dieser Werth auf 500 000 Mk. steigt.*)

Die regelmäßige Ablösung findet bei diesen Veranschlagungsgrundsätzen jetzt durch etatsmäßige Beamte derselben oder der nächstunteren Dienstklasse statt, während bis dahin meist Hülfsbeamte zu diesem Zwecke verwandt wurden.

Für die Vertretung in Behinderungsfällen dagegen wird nur beim Zugförderungs-Personal eine gewisse Anzahl etatsmäßiger Beamten der untersten Klassen dieses Dienstzweigs, der Bremser, mehr vorgesehen. Bei den übrigen Personalen muß der Ersatz nöthigenfalls durch Heranziehung von Hülfskräften im diätarischen Beamten- bezw. im Arbeiter-Verhältniß beschafft werden.

Dasselbe gilt bei Verstärkung der Personale in Folge vermehrten Verkehrs. Für die Funktionen des unteren Dienstes jedoch, d. h. der Rangirmeister, Wagenmeister, Lademeister, Heizer, Bremser, und bei zeitweiliger Einführung des Nachtdienstes auch der Weichensteller und Bahnwärter wird in solchen Fällen die Verstärkung bezw. Ablösung unmittelbar aus den Bahnhofs-, Werkstätten-, Rangir- und Strecken-Arbeitern entnommen.

c) Die Art und Weise, in welcher der voraussichtliche Gehaltsaufwand für das Beamten- und Arbeiter-Personal ermittelt wird, ist eine verschiedene und richtet sich für die Beamten nach dem Verfahren bei Aufbesserung ihrer Gehalts-Bezüge, für die Arbeiter nach den thatsächlich zu zahlenden Löhnen.

*) Siehe Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe II. C. 1a.

Die Beamten rücken im Gehalt entweder nach Alters- oder nach Gehaltsstufen auf. Im ersteren Falle erreichen sie ein höheres Gehalt nach bestimmten Zeitabschnitten, im letzteren nur dann, wenn ein von einem Vordermann bisher innegehabtes, höheres Gehalt frei wird. Das erstere Verfahren greift zur Zeit (seit dem Etatsjahre 1890/91) bei allen mittleren und unteren Beamten Platz, das letztere nur noch bei den höheren Verwaltungs-Beamten. Im ersteren Falle werden der Veranschlagung diejenigen Gehälter zu Grunde gelegt, welche den einzelnen Beamten in dem Veranschlagungsjahr nach Maßgabe der in den verschiedenen Altersstufen voraussichtlich vertretenen Anzahl von Beamten und nach Maßgabe ihres Dienstalters gezahlt werden müssen. Im anderen Falle findet die Veranschlagung durch Vervielfältigung der für die betreffenden Beamten ausgeworfenen Stellenanzahl mit dem Durchschnittsgehalte der Stelle statt.

Bei den außeretatsmäßigen Beamten erfolgt ebenfalls ein Aufrücken nach Altersstufen. Hier wird daher gleichfalls derjenige Besoldungsaufwand in Betracht gezogen, welcher mit Rücksicht auf die in dem Etatsjahre in den betreffenden Besoldungsstufen voraussichtlich vorhandene Anzahl von diätarischen Beamten und deren Dienstalter entsteht.

Bei der Festsetzung der Löhne der Arbeiter wird nicht nach Altersstufen unterschieden. Wenngleich auch die Arbeiter im Lohn aufrücken, so werden für sie doch nur die zur Zeit der Veranschlagung wirklich gezahlten Lohnbeträge derselben zu Grunde gelegt; dabei kann indessen besonderen Umständen, wie Lohnbewegungen in den Arbeiterkreisen und etwaigen Aenderungen in den wirthschaftlichen Verhältnissen der Arbeiter, Rechnung getragen werden.*)

Die übrigen Titel und Positionen der persönlichen Ausgaben geben zu Erläuterungen keine besondere Veranlassung. Sie werden, abgesehen von den Ausgaben bei Titel 7 Pos. 2 für Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, für deren Höhe die veranschlagte Zahl der Lokomotiv- und Wagenachs-Kilometer maßgebend ist, nach dem thatsächlich hervortretenden Bedürfniß ohne besondere Veranschlagungsmaßstäbe angesetzt. Nur hinsichtlich der Bemessung der Ansätze für außerordentliche Remunerationen bei Titel 8 ist hervorzuheben, daß dieselbe auf Grund eines seit Jahren feststehenden Satzes von 27 Mk. pro Kopf der Beamten erfolgt, wobei mit Ausnahme der Civilsupernumerare und der Regierungs-Bauführer sämmtliche etats-

---

*) Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe. II A.

mäßige und diätarische Beamte der Betriebs-, Werkstätten-, Gasanstalts- und Neubau-Verwaltung mitzählen.*)

2. Veranschlagung der sächlichen Kosten.

Es ist schon darauf hingewiesen, daß die sächlichen Ausgaben sich zum überwiegenden Theil aus den Kosten für Arbeitsdienste und Materialien zusammensetzen, welche auf die Hervorbringung der hier zu veranschlagenden Verwaltungs- und Betriebsleistungen verwendet werden. Der Geldaufwand für die zu verarbeitenden Materialien ist sonach in der Veranschlagung der Gesammtkosten der betreffenden Leistung enthalten. Da der Verbrauch der Materialien aber ein fortlaufender ist, so ist es nothwendig, dieselben fortwährend in größeren Mengen vorräthig zu halten; es kann mit ihrer Beschaffung nicht auf die Genehmigung des Etats gewartet werden. Es erfolgt daher auch die unmittelbare Beschaffung der Materialien nicht in Anlehnung an den Betriebs-Etat, sondern unabhängig von dessen Aufstellung, Genehmigung und Abwickelung unter Benutzung von Vorschußfonds, welche die Kassen-Verwaltung zur Verfügung stellt, und welchen die Geldwerthe für die aus den beschafften Beständen entnommenen Materialienmengen von dem Betriebs-Etat später wieder zugeführt werden. Dasselbe gilt von den zur Erneuerung bestimmten Materialien und Betriebsmitteln, jedoch mit dem Unterschiede, daß Zahlungen auf deren Vorausbeschaffung erst nach Bereitstellung der Mittel durch das Etatsgesetz geleistet werden dürfen. Nur solche Materialien, welche in größeren Mengen nicht vorräthig gehalten werden, sind direkt aus den Etatsmitteln zu beschaffen. Hinsichtlich der Preise, welche der Veranschlagung dieser letzteren wie auch der im Voraus zu beschaffenden Materialien und Betriebsmittel zu Grunde zu legen sind, sollen im Allgemeinen die zur Zeit der Veranschlagung geltenden zum Anhalt genommen werden, soweit nicht besondere Verhältnisse (übersehbares Steigen oder Sinken der Preise) eine Abweichung bedingen. Sind die Beschaffungsverträge so frühzeitig abgeschlossen, daß die vertragsmäßigen Preise schon zur Zeit der Veranschlagung feststehen, so können

---

*) Bezüglich des Verhältnisses vom Titel 6 zu den Titeln 1—4 ist noch Folgendes zu bemerken:

Die bei Titel 6 veranschlagten außeretatsmäßigen Beamten und Arbeiter sind bestimmt, neben den in Titel 1—4 veranschlagten etatsmäßigen Beamten zur Aushülfe Dienst zu thun. Wenn sie an Stelle derselben thätig sind, so treten sie mit ihren Bezügen in die Gehaltstitel über und beziehen ihre Kompetenzen aus den für die fehlenden etatsmäßigen Beamten ausgeworfenen Gehaltsbeträgen. Früher wurde hierfür die besondere Position „Stellvertretungskosten" in Anspruch genommen. Zur Herbeiführung der Uebereinstimmung mit den übrigen Ressorts der Staats-Verwaltung aber ist seit dem Etatsjahre 1887 das vorgedachte Verfahren bei der Staatseisenbahn-Verwaltung zur Einführung gelangt, und zu dem Zwecke sind auch in der Ueberschrift zu den Titeln 1—4, welche früher lautete: „Gehälter der etatsmäßigen Beamten", die letzten drei Worte weggefallen. Erlaß vom 5. Dezember 1885. II b 19 977.

diese bei der Veranschlagung berücksichtigt werden. Da indessen die vorhandenen verfügbaren Vorräthe zu verschiedenen Zeiten angeschafft werden und zum Theil auch aus älterer Zeit herrühren, so ergiebt sich für die demnächstige wirkliche Preisberechnung bei der endgültigen Verwendung die Nothwendigkeit der Bildung von Durchschnittswerthen derselben aus den Kosten der einzelnen Beschaffungen (siehe hierüber den folgenden Abschnitt B.), die sich natürlich bei der Veranschlagung nicht berechnen lassen. Es wird deshalb wenigstens bei den Materialien allerdings das Richtigere sein und nichts anderes übrig bleiben, als die zur Zeit geltenden Preise zu Grunde zu legen.

Zu den sächlichen Ausgabetiteln ist im Einzelnen Folgendes zu bemerken:

Bei Titel 11 findet die Veranschlagung der verschiedenen Steuern und öffentlichen Abgaben statt. Besondere Erörterung verdient hierbei wegen seiner verwickelten Berechnung der Ansatz der Kommunal-Einkommensteuern. Die Berechnung derselben ist nach § 12[5] der Organisation zwar der Direktion vorbehalten, findet jedoch unter wesentlicher Mitwirkung des Ministers statt.

Nach dem Gesetz vom 27. Juli 1885 (G. S. Bl. S. 259) wird die Kommunal-Einkommensteuer, welche die einzelnen Gemeinden berechtigt sind vom Eisenbahn-Fiskus zu erheben, nach dem Reineinkommen der einzelnen Betriebsstellen berechnet. Dies ist aber außerordentlich schwer festzustellen, da weder die Roh- noch die Rein-Einnahme einer Station nur aus dem Betriebe derselben allein herrührt, vielmehr der ganze Betriebs- und Verwaltungsapparat der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung bei deren Erzeugung gewissermaßen mitthätig ist. Das gedachte Gesetz bestimmt deshalb, daß zunächst das steuerpflichtige Reineinkommen der Staatseisenbahnen insgesammt alljährlich durch den Minister festgestellt werden soll, und zwar durch Abzug der Ausgaben und einer $3^1/_2$ %igen Verzinsung des Anlage- bezw. des Erwerbs-Kapitals von den Roheinnahmen. Dies ist dann auf die einzelnen Verwaltungsbehörden bezw. alle Betriebs- und Werkstätten, in welchen Aufgaben des Eisenbahnbetriebes selbständig erledigt werden, zu vertheilen; der danach auf die einzelnen Stätten entfallende Betrag ist derjenige, welcher von der betreffenden Gemeinde zur Kommunal-Einkommen-Besteuerung herangezogen werden kann.

Den Vertheilungsmaßstab hierbei bilden die Ausgaben an Gehältern und Löhnen, welche innerhalb der einzelnen Gemeinden der betreffenden Verwaltungsbehörde bezw. der Betriebsstätte erwachsen. Diese werden zunächst für jeden Direktionsbezirk auf Grund eines dreijährigen Durchschnitts der Gesammtsumme der bei den einzelnen Betriebsstätten gezahlten Gehälter und Löhne von dem Minister festgestellt, worauf dann nach dem Verhältniß

derselben jeder Direktion — unter gleichzeitiger Veröffentlichung dieser Vertheilung im „Reichs-Anzeiger" — der auf sie entfallende Antheil an dem Reineinkommen der Staatseisenbahn-Verwaltung bezeichnet wird. Die weitere entsprechende Vertheilung des Reineinkommens des Direktionsbezirks nach dem Ausgaben-Verhältniß auf die einzelnen Betriebsstätten ist Sache der Direktionen. Den Gemeinden bleibt selbständig also nur die Festsetzung der Höhe der Steuer überlassen, mit welcher das auf die vorstehende Weise ermittelte Reineinkommen der in ihrem Bezirk belegenen Betriebsstätten heranzuziehen ist.

Als Betriebsstätten sind nur die Stationen anzusehen, nicht aber auch die auf freier Strecke liegenden Bahnwärterhäuser, Wasserstationen, Blockstationen; andererseits gelten als solche Rangirbahnhöfe, Schwellen-Tränkanstalten und alle sonstigen Anlagen, welchen eine in sich abgeschlossene Betriebs-Aufgabe zufällt.

Die Kosten der Bahnunterhaltung (Titel 13) werden wie die übrigen Etatsausgaben auf Grund des genau festzustellenden wirklichen Bedürfnisses ermittelt und zu diesem Zwecke bei jeder Position des Titel 13 die Kosten der gewöhnlichen und der außergewöhnlichen Unterhaltung und Ergänzung unterschieden.

Die gewöhnliche Unterhaltung begreift alle laufenden, regelmäßig wiederkehrenden Unterhaltungsarbeiten an den Bahnanlagen in sich, die außergewöhnliche die nur in längeren jährlichen Zwischenräumen oder in Folge besonderer Umstände nöthig werdenden umfassenderen Reparatur- und Erneuerungs-Arbeiten, letztere nur, soweit sie nicht unter Titel 16 gehören oder den Charakter von Ergänzungen und Erweiterungen in Folge Umbaus von Bahnhöfen haben, welchenfalls ihre Kosten aus dem Extraordinarium des Etats oder aus Anleihen bestritten werden. Zu den Ergänzungen und Erweiterungen, welche bei Titel 13 zu veranschlagen sind, gehören alle weniger erheblichen Anlagen dieser Art, deren Kosten nach dem Erlasse vom 20. Januar 1886 nicht im Titel 17a aufzunehmen sind. Als untere Grenze für die bei der außergewöhnlichen Unterhaltung und Ergänzung zu berücksichtigenden Kosten ist in der Regel der Betrag von 500 Mk. anzunehmen.

Die Kosten der gewöhnlichen Unterhaltung lassen sich hinsichtlich der einzelnen Arbeitsleistungen der Natur der Sache gemäß vorher weder der Zeit und Art noch dem Umfange nach vorhersehen. Es werden deshalb für die in Betracht kommenden Bahnanlagen die Durchschnittskosten der Unterhaltung der vergangenen Zeit als Einheitspreise entsprechend für je ein Meter oder Kubikmeter oder Kilometer Bahnkörper, Geleis- oder Tunnellänge, oder für ein Quadratmeter Gebäude, oder bei den

Bauwerken, welche wie Niveau-Uebergänge, Durchlässe, Dienstwohnungen nach Normalprojekten hergestellt werden, für ein Stück derselben ermittelt. Die Einheitspreise setzen sich jedoch aus den schwankenden Berechnungsfaktoren der Arbeiterlöhne und Materialienpreise zusammen; die für das Veranschlagungsjahr möglicherweise sich ändernde Höhe der beiden letzteren führt deshalb unter Umständen auch zu einer anderweitigen Festsetzung der ersteren. Dies geschieht nöthigenfalls für die verschiedenen Bezirke und Linien einer Direktion besonders, je nachdem besondere Betriebsverhältnisse und die verschiedene Höhe der örtlichen Arbeits- und Materialienpreise Abweichungen bedingen. Allgemein gilt dies für die Nebenbahnen, deren Unterhaltung weniger kostspielig ist als diejenige der Hauptbahnen. Die Einheitspreise werden schließlich je mit den betreffenden Vordersätzen, d. h. mit der kilometrischen Länge der betreffenden Streckenanlage, mit der Anzahl der Quadratmeter des Flächeninhalts der Gebäude 2c. vervielfältigt und ergeben damit die zu veranschlagenden Gesammtkosten der gewöhnlichen Unterhaltung.*)

Die Kosten außergewöhnlicher Unterhaltung und Ergänzung dagegen werden, da sie sich dem Gegenstande wie dem Umfange nach vorher genau ermitteln lassen, auch nach Maßgabe der einzelnen Kostenbestandtheile der Ausführung speciell veranschlagt. Dasselbe trifft bei den in Titel 17a aufzunehmenden Beträgen für größere Erweiterungen und Ergänzungen zu.**)

Trotz der weitgehenden Specialisirung übrigens der bei Titel 13 und 17a zu veranschlagenden Kosten kommt es vor, daß im Laufe des Jahres außerordentliche, bis dahin nicht übersehbare und deshalb nicht berücksichtigte Bedürfnisse der Bahn-Unterhaltung und Ergänzung sich in dringender Weise geltend machen. Zur Befriedigung derselben werden daher sowohl bei Titel 17a wie bei Titel 13, und zwar letzterenfalls der Regel nach bei den Positionen 11 bis 15, besondere Beträge zu unvorhergesehenen, dringlichen Ergänzungen und Erweiterungen oder Verbesserungen aufgenommen und in die Kassen-Etats der Betriebs-Aemter in Höhe von etwa 20 bis 40 000 Mk. jährlich für jeden Titel als besondere Dispositionsfonds eingestellt. Für solche Fälle,

*) Siehe Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe II C III und Anlagen XXIII—XXVI.

**) Ueber das Bedürfniß zur Veranschlagung von Kosten für einzelne Ergänzungs- und Erweiterungsbauten, mögen sie nun bei Titel 13 oder bei Titel 17a zu berücksichtigen sein, sollen sich aber die Veranschlagungsbehörden, insbesondere die Betriebsämter, nicht erst im Augenblicke der Aufstellung des Etats, sondern möglichst frühzeitig klar zu werden suchen, um Zeit zu gewinnen, die betreffenden baulichen Entwürfe, welche zur Ausführung nothwendig sind, nach allen Richtungen (in bau-, betriebstechnischer und finanzieller Beziehung) gründlich zu überlegen, so daß nur völlig ausgereifte und durchdachte Projekte angemeldet werden, welche nach Genehmigung des Etats ohne größere Umarbeitung zur Ausführung gebracht werden können. (Erlaß vom 13. Februar 1884. II a. (b) 6571.)

in denen diese Beträge nicht ausreichen, ist ein weiterer, zur Verfügung des Arbeits-Ministers stehender Dispositionsfonds in Höhe von jährlich 2 500 000 Mk. bei dem Extraordinarium des Etats mit der Bestimmung ausgesetzt, daß über dessen Verwendung alljährlich nach Schluß des Etatsjahres der Landes-Vertretung Rechenschaft zu geben ist. Der Dispositionsfonds des Ministers ist jedoch nicht dazu geschaffen, um bei Unzulänglichkeit der Mittel für eine bereits im Betriebs-Etat vorgesehene Anlage behufs Deckung von Etats-Ueberschreitungen einzutreten. Vielmehr ist die Inanspruchnahme dieses Dispositionsfonds von der Voraussetzung abhängig, daß

es sich um Deckung einer gänzlich unvorhergesehenen Ausgabe handelt, daß dieselbe in keiner Weise aufschiebbar ist, und namentlich die Bewilligung derselben durch den Etat nicht abgewartet werden kann, daß für dieselben Zwecke nicht bereits anderweitig Mittel bewilligt sind,*) daß der Geldbedarf für das Bau-Objekt mindestens den Betrag von 100 000 Mk. erreicht. Letzteres ist zwar nicht ausdrücklich ausgesprochen, folgt aber aus der Vorschrift, daß auf das Extraordinarium bezw. auf Anleihe-Fonds nur Projekte veranschlagt werden sollen, welche mehr als diese Summe kosten.**)

Bei den Titeln 14 und 15 (Kosten der Züge und Unterhaltung der Betriebsmittel) findet die Veranschlagung in ähnlicher Art wie bei der Unterhaltung der Bahnanlagen statt, d. h. durch Trennung der Kosten gewöhnlicher und außergewöhnlicher Unterhaltung bezw. Ergänzung und durch Ermittelung von durchschnittlichen Einheitspreisen auf Grund der Ausgaben der vergangenen Jahre und der voraussichtlichen Höhe der Arbeiterlöhne und der Materialienpreise in dem Veranschlagungsjahre. Die Einheitspreise werden je nach dem Zweck der betreffenden Ausgabe für je 1000 Lokomotiv- bezw. Zug- oder für je 1000 Wagen-Achskilometer berechnet. Bei der Feststellung der im Veranschlagungsjahre zu fahrenden Lokomotiv- und Wagen-Achskilometer sind sämmtliche, überhaupt vorkommende Leistungen der Lokomotiven und Wagen in Betracht zu ziehen, Nutz- (Zug- und Vorspann-) Kilometer, Leerfahrten und Nebenleistungen im Rangir- und Reservedienst. Jede Rangirstunde wird zu 5 bezw. 10, jede Reservedienst-

*) Erlaß vom 30. Mai 1876. II. 11 809.

**) Seit der Verabschiedung des Gesetzes über den Staatshaushalts-Etat für 1887/88 hat dieser Dispositionsfonds noch einen weiteren, dauernden Verwendungszweck erhalten, darin bestehend, daß, um die Verzögerung des Abschlusses von Baufonds zu vermeiden, wie sie vielfach durch die Regelung von Grunderwerbsstreitigkeiten und durch schwebende Prozesse bedingt ist, der Ausgang derartiger, lang sich hinziehender Angelegenheiten nicht abgewartet, vielmehr der Baufonds abgeschlossen und die Belastung, welche sich aus der Erledigung derselben für den Eisenbahnfiskus etwa noch ergeben sollte, auf den Dispositionsfonds des Ministers überwiesen wird.

stunde zu 2 Lokomotiv-Kilometern gerechnet. Zu bemerken ist hierbei, daß bei Titel 14 (Kosten der Züge) lediglich die Kosten des Materials, des Heiz- und Erwärmungs-, des Schmier-, Putz-, Desinfektions- und Beleuchtungs-Materials, in Betracht zu ziehen sind, die Kosten der Arbeitsleistungen aber bei den Personal-Titeln zum Ansatz gelangen. Die Veranschlagung des Titel 15 (Unterhaltung der Betriebsmittel) hängt dagegen eng mit derjenigen des Werkstätten-Etats zusammen; es sind daher hier wie dort die Generalkosten, die Löhne und die Materialien-Preise in Berücksichtigung zu ziehen.

Die Zahl der bei der Veranschlagung der Zugkosten zu Grunde zu legenden Lokomotiv-Kilometer ist übrigens eine andere wie die für die Veranschlagung der Lokomotiv-Unterhaltungskosten maßgebende, insofern als bei den ersteren der Reservedienst mit in Betracht gezogen und die Rangirstunde nur zu 5 Lokomotiv-Kilometern gerechnet wird.*)

Die Veranschlagung der Erneuerungs-Ausgaben für den Oberbau und die Betriebsmittel (Titel 16 und 17) erfolgt nicht nach Durchschnittssätzen der auf Längen- oder Raumeinheiten fallenden Erneuerungsausgaben vergangener Jahre, sondern ebenso wie bei der außerordentlichen Unterhaltung und Ergänzung auf Grund genauer, im Wege örtlicher Aufnahme sich vollziehender, vorheriger Feststellung des voraussichtlich eintretenden wirklichen Verschleißes und der in Folge dessen erforderlichen Erneuerung und Auswechselung bestimmter Schienen-Gleise nebst Weichen und Kleineisenzeug und bestimmter Betriebsmittel.

Bezüglich der letzteren handelt es sich nicht blos um Ersatz für thatsächlich unbrauchbar gewordenes Material, sondern auch um Ersatz für die geringer werdende Leistungsfähigkeit der bereits längere Zeit im Dienst befindlichen Fahrzeuge. Es werden daher in der Regel mehr neue Betriebsmittel zur Beschaffung veranschlagt, als wirklich unbrauchbar und außer Dienst gestellt werden.**) Letzteres soll im Allgemeinen nur dann geschehen, wenn die Höhe der aufzuwendenden Unterhaltungskosten in keinem angemessenen Verhältniß zur Leistungsfähigkeit des betreffenden Fahrzeuges steht, oder wenn die Bauart des letzteren eine so veraltete ist, daß dasselbe in keinerlei Weise im Betriebe eine nützliche Verwendung mehr finden kann.

Der mittlere wirkliche Verschleiß an Fahrzeugen wird in der Weise ermittelt, daß die Anzahl der geschätzten, in dem Etatsjahre voraussichtlich zu fahrenden Lokomotiv-, Wagenachs- ꝛc. Kilometer durch die Zahl der Lokomotiv- ꝛc. Kilometer, welche ein Fahrzeug der betreffenden Art durchschnittlich bis zur Ausrangirung leistet, getheilt wird. Die sich ergebende

*) Siehe Anlage II zu den Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe.
**) Siehe Anlage XXIX „ „ „ „ „ „ „

Ziffer stellt die Zahl der in dem Jahre zu verbrauchenden Fahrzeuge dar.*) Diese und nicht die der auszurangirenden ist daher der Ermittelung des Erneuerungsbedürfnisses zu Grunde zu legen.

Bei den Privatbahnen dienen bekanntlich die durch jährliche, von der Aufsichtsbehörde festgesetzte Rücklagen aus den Betriebseinnahmen gewonnenen Erneuerungsfonds zur Bestreitung der Kosten der Erneuerungen des Oberbaues und der Betriebsmittel, während bei den Staatsbahnen die Ausgaben hierfür unmittelbar aus den Betriebs-Einnahmen genommen, Rücklagen in einen besonderen Fonds dagegen nicht gemacht werden. Um nun festzustellen, in welchem Verhältnisse die von den Staatsbahnen für Erneuerungszwecke thatsächlich alljährlich aufgewendeten Summen zu den von den Privatbahnen für die gleichen Zwecke ihren Erneuerungsfonds zugeführten jährlichen Rücklagesummen stehen, und damit den in früherer Zeit erhobenen Klagen der Privatbahnen entgegenzutreten, daß die ihnen auferlegten Rücklagen das wirkliche Erneuerungsbedürfniß erheblich überstiegen, und ihr Ausgabe-Etat durch dieselben viel stärker belastet worden sei, als derjenige der Staatsbahnen, wird in dem Special-Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung alljährlich eine Gegenüberstellung der für den Bereich derselben ausgeworfenen Erneuerungsbeträge und derjenigen Summen aufgenommen, welche zurückgelegt werden müßten, wenn für die Staatseisenbahn-Verwaltung die gleiche Rücklageberechnung wie für die Privatbahnen nach den für diese maßgebenden Rücklage-Regulativen einträte. In der Regel führt diese Gegenüberstellung zu dem Ergebniß, daß die Staatsbahn-Verwaltung für Erneuerungszwecke jährlich einige Millionen mehr ausgiebt, als ihre Rücklage, berechnet nach den derzeit geltenden Rücklagesätzen für die Privatbahnen, betragen würde.

Für das Etatsjahr 1890/91 würde z. B. für die preußischen Staatsbahnen die Rücklage 48049000 Mk. betragen, während thatsächlich für Erneuerungs-Zwecke 58233000 veranschlagt sind.**)

Zu Titel 18 und 19 sind besondere Erläuterungen nicht zu geben.

---

*) Siehe Anlage XXVIII. der Vorschr. f. d. A. D. E.

**) Ein Beispiel dafür, wie diese Rücklage-Berechnung stattfindet, möge hier bezüglich der Schienen der Hauptgeleise angegeben werden:

Die Länge der durchgehenden Geleise sämmtlicher Preußischer Staatsbahnen beträgt nach dem Jahresmittel für 1890/91 rund 33700 km, von denen 26720 km aus Stahlschienen, 6980 km aus Eisenschienen bestehen. Der Jahresverkehr auf sämmtlichen Hauptgeleisen ist zu 196561000 Nutzkilometer veranschlagt, von denen rund 162584000 Nutzkilometer auf die Stahlschienen und 33977000 auf die Eisenschienen entfallen. Es wird demnach im Jahre 1890/91 jede Stelle der mit Stahlschienen versehenen Hauptgeleise durchschnittlich von 6086 Zügen, der mit Eisenschienen versehenen von 4870 Zügen befahren werden. Unter der Annahme, daß Stahlschienen einer Beanspruchung durch 200000 Züge, Eisenschienen einer solchen durch 70000 Züge widerstehen, würde — einen gleichen Verkehr wie den für 1890/91 veranschlagten auch für die folgenden

3. Verfahren bei Aufstellung des Etats.

Die Entwürfe der Direktions- und Betriebs-Etats, welche früher dem Minister der öffentlichen Arbeiten bereits zum 1. April vorzulegen waren, sind vom Jahre 1891 an erst zum 1. Juli des dem Veranschlagungsjahr vorhergehenden Jahres einzureichen. Ueber gewisse Theile des Etats, über die Einwirkung gewisser thatsächlicher Verhältnisse bezw. über etwaige Gesichtspunkte, welche in Abweichung von den allgemeinen Grundsätzen die Direktionen bei Aufstellung des Etats zu beachten wünschen, haben dieselben schon ein Vierteljahr früher den bereits erwähnten Vorbericht zu erstatten, damit in der Ministerial-Instanz geprüft und festgestellt werden kann, ob nach Maßgabe desselben mit der Aufstellung des wirklichen Etats vorzugehen ist. Es soll also durch diese Vorberichte die Möglichkeit geschaffen werden, die aus den gedachten Gesichtspunkten für die Veranschlagung der Einnahmen und Ausgaben der Gesammt-Verwaltung sich ergebenden finanziellen Folgen in ihrer Gesammtwirkung für den Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung zu übersehen, um, falls dieselben zu weit führen sollten, von vornherein dasjenige Maß und Ziel zu setzen, innerhalb dessen die wirkliche Aufstellung des Etats erfolgen darf. Zu dem Zwecke ist von den Direktionen mit dem Vorbericht gleichzeitig gewissermaßen eine Skizze des Etatsvoranschlages aufzustellen, welche den Einfluß der betreffenden Gesichtspunkte und insbesondere alle in dem Umfange und in der Verwaltung der Direktionsbezirke, sowie in den Verkehrs- und Betriebs-Verhältnissen für dies Veranschlagungsjahr vorauszusehenden Aenderungen ziffermäßig, soweit dies auf Grund einer summarischen Schätzung möglich ist*), berücksichtigt. Der Voranschlag schließt mit einer Vergleichung des Procentverhältnisses zwischen Ausgaben und Einnahmen des Veranschlagungsjahres zu der Wirklichkeit bezw. zu dem Etat des vergangenen Jahres. Der einzelne Direktionsetat bietet freilich für diese Vergleichung jetzt nur noch

---

Jahre vorausgesetzt — die Dauer der Stahlschienen $\frac{200000}{6080}$ = rund 33 Jahre, die der Eisenschienen auf $\frac{70000}{4870}$ = rund 14 Jahre anzunehmen sein. Für die Erneuerung werden gegenwärtig ausschließlich Stahlschienen verwandt, deren Neuwerth frei Niederlagsort durchschnittlich zu 145 Mk. für die Tonne, bei einem mittleren Gewichte von 32,9 kg für 1 m Schiene anzunehmen ist. Das durchschnittliche Gewicht der auszuwechselnden alten Schienen ist zu 33,8 kg für 1 m und der Materialienwerth derselben auf 70 Mk. für die Tonne angesetzt. Um hiernach den Werth der jetzigen Stahlschienengeleise, nach Abzug des künftigen Altwerthes derselben, durch 33malige Rücklagen zu decken, muß die Jahresrücklage x in einer Höhe erfolgen, welche sich bei Annahme des Zinsfußes von $3^1/_2$ % aus der Gleichung $x = \frac{2 . 26720 (32{,}9 . 145 - 33{,}8 . 70) . 0{,}035}{(1{,}035)\ 33 - 1}$ = 2130000 Mk. ergiebt. In ähnlicher Weise ermittelt sich die erforderliche Jahresrücklage für die Eisenschienen zu $x = \frac{2. 6980 (32{,}9 . 145 - 33{,}8 . 70) . 0{,}035}{(1{,}035)\ 14 - 1}$ = 1899000 M.

*) Erlaß vom 2. November 1888. IIb (a 17163) E. V. Bl. S. 378.

ein unvollkommenes Material. Der richtige Standpunkt für die Würdigung der sich ergebenden Unterschiede kann, seit das frühere Princip der Veranschlagung der Einnahmen nach dem Maßstabe der auf jede Direktion entfallenden Reineinnahme verlassen ist, nur doch in der Instanz des Ministers gewonnen werden.

Da der Vorbericht außerdem ein ganzes Jahr vor dem Beginn des zu veranschlagenden Etatsjahres erstattet wird und die Direktionen und Betriebs-Aemter noch etwa ein Vierteljahr früher mit ihren Vorbereitungen zu demselben beginnen müssen, so kann diese Veranschlagung noch weniger wie der demnächst aufzustellende eigentliche Etatsentwurf auf unbedingte Uebereinstimmung mit der späteren Wirklichkeit des Veranschlagungsjahres Anspruch erheben; denn so lange Zeit vorher lassen sich zum mindesten die Verkehrsverhältnisse in ihrer finanziellen Tragweite mit Sicherheit nicht übersehen, zumal ja die unbekannten Ergebnisse eines vollen Etatsjahres dazwischen liegen. Es muß deßhalb bei der Veranschlagung sowohl des Vorberichts wie des eigentlichen Etats mit größter Vorsicht verfahren werden, und ist eine Abweichung von den finanziellen Ergebnissen des laufenden Jahres nur insoweit zulässig, als schon um diese Zeit bekannte Thatsachen solches rechtfertigen.

Um jedoch, soweit die Verhältnisse sich übersehen lassen, möglichst genaue Unterlagen für die Aufstellung sowohl des Vorberichts wie späterhin des Etats selbst zu haben, werden für die Beschaffung des Grundmaterials zu beiden Entwürfen diejenigen Dienststellen in Anspruch genommen, welchen unmittelbar die Ausführung des Betriebsdienstes obliegt und daher die Bedürfnisse desselben am besten bekannt sind. Die Bahnmeistereien, Stationen, Telegraphen-Aufseher, Abfertigungsstellen, Materialien-Verwalter, die Werkstätten u. s. w. liefern die ersten Unterlagen für die Veranschlagung des Ausgabe-Etats, indem sie Alles, was in ihrem Bezirke jährlich an persönlichem und sächlichem Bedarf übersehbar vorhanden ist, nach Maßgabe ihrer Buchführung über die Ausgaben des laufenden und des vergangenen Jahres (Arbeiter-Kontrolen, Materialien-Verbrauchsbücher, Bestellbücher) schätzen, und dem vorgesetzten Ressortvorsteher, dem Bau-Inspektor, Telegraphen-Inspektor oder dem Betriebs-Amte, melden.

Für die Veranschlagung derjenigen Einnahmen und Ausgaben, welche seitens der Direktionen verwaltet werden, haben hauptsächlich die verschiedenen Geschäftsbureaus des Central-Bureaus und die Hauptwerkstätten das Grundmaterial zu liefern, und zwar jedes dieser Organe bezüglich derjenigen Theile, welche es vermöge seiner geschäftlichen Stellung vorzugsweise zu übersehen im Stande ist.

Behufs richtiger Abmessung der Ausgaben, welche sich nach dem Umfange des Verkehrs richten, muß der von der Direktion ermittelte Procentsatz, um welchen die Lokomotiv- und Wagen-Achskilometer des Veranschlagungsjahres voraussichtlich von denjenigen des laufenden Jahres abweichen werden, allen Dienststellen mitgetheilt werden, welche Ausgaben der gedachten Art zu veranschlagen haben.

Jedes Betriebs-Amt hat sodann für alle seinen Bezirk betreffenden und seiner Verwaltung unterworfenen Einnahmen und Ausgaben den Voranschlag zunächst für den Vorbericht und später für den Etat selbst aufzustellen und als ein abgeschlossenes Ganzes, mit allen Anlagen und Nachweisungen ausgerüstet, der Direktion einzureichen. Die letztere stellt in gleicher Weise einen solchen Entwurf für die von ihr verwalteten Einnahmen und Ausgaben auf. Es sind diese verschiedenen Anschläge sonach zugleich die Entwürfe der späteren Kassenetats.

Das Gesammtbild der Einnahmen und Ausgaben des ganzen Direktionsbezirks ergiebt sich aus der von der Direktion vorzunehmenden Zusammenstellung des eigenen Entwurfs mit denjenigen der Betriebsämter zu dem Entwurf des Etats des Direktionsbezirks. Ist dies Bild ein unbefriedigendes und das darin enthaltene Mißverhältniß zwischen Ausgaben und Einnahmen durch die thatsächlichen Verhältnisse nicht nothwendig bedingt, so ist es Pflicht der Direktion, die erforderlichen Aenderungen vorzunehmen oder die Betriebsamtsetats zur anderweitigen Aufstellung den Betriebsämtern zurückzugeben.

Nur der Gesammt-Etat der Direktion wird darauf dem Minister eingereicht, die Veranschlagung für die einzelnen Kassen-Etats der Betriebs-Aemter und der Direktion dagegen nicht. Mit demselben sind der Direktion alle in den Vorschriften betr. die Aufstellung der Etats-Entwürfe bezeichneten Anlagen (31 Stück) zur Erläuterung der angesetzten Beträge vorzulegen. Außerdem begleiten ihn zur Begründung der bei Titel 17a aufzunehmenden Kosten erheblicher Ergänzungen ausgearbeitete Kostenanschläge und Special-Projecte, während für die bei Titel 13 zu verbuchenden Kosten kleinerer Bauwerke die Vorlage von Skizzen und Kostenüberschlägen für ausreichend erachtet wird.*) Die einzelnen Abschnitte des Etats werden indessen besonders vorgelegt, und zwar je für sich Titel 1—2 und Titel 3—6 der Einnahmen, sodann Titel 1—9a, 10—12, Titel 13, 16 und 17a, Titel 14, 15 und 17, Titel 18 und 19 der Ausgaben; desgleichen die Entwürfe zu den Werkstatts- und Gasanstaltsetats.

Im Ministerium der öffentlichen Arbeiten liegt, seitdem der Einnahme-Etat der Eisenbahn-Verwaltung äußerlich eine so wesentliche Veränderung erfahren

*) Erlaß vom 1. Februar 1884. IIa. (b) 1571. Absatz 5.

hat, der Schwerpunkt der ganzen Etatsveranschlagung der Staats-Eisenbahnen, da nur noch von hier aus die Einnahmen in ihrem Gesammt-Verhältniß zu den Ausgaben zu übersehen sind, und deßhalb auch nur hier das im Verhältniß zu der Höhe der Einnahmen zulässige Ausmaß der Ausgaben gefunden werden kann. Im Ministerium findet daher nach diesen Gesichtspunkten eine sehr gründliche Prüfung der einzelnen Direktions-Etats statt.

Es wird danach gestrebt, das Verhältniß der Ausgaben und der Rein-Einnahmen für den Kilometer Bahnlänge sich jedenfalls nicht verschlechtern zu lassen. Zur Erzielung eines solchen Ergebnisses muß daher auf Anweisung des Ministers unter Umständen eine Abänderung oder auch völlige Umarbeitung einzelner Theile der Direktions-Etats erfolgen. Wird demnächst der Gesammt-Etats-Anschlag der Staatseisenbahn-Verwaltung dem Finanzminister zur Einfügung in den Staatshaushalts-Etat vorgelegt, so kann auch dieser noch erhebliche Bedenken gegen die Ansätze desselben haben, zu deren Beseitigung eine abermalige Abänderung und Umarbeitung erforderlich werden mag.

Erst die gesetzliche Genehmigung des von dem Finanzminister dem Landtage vorgelegten Staatshaushalts-Etats-Entwurfs giebt die endgültige Norm für die Finanzgebahrung der Staatsbahnen in dem neuen Etatsjahr. Erst wenn die letztere ertheilt ist, werden daher die Kassen-Etats für die Direktion und die einzelnen Betriebs-Aemter festgesetzt. Sie werden indessen in der Erwartung, daß die gesetzliche Feststellung des Staatshaushalts-Etats rechtzeitig und ohne wesentliche Abänderung der Entwürfe erfolge, schon zwei Monate vor dem Beginn des Veranschlagungsjahres und spätestens bis zum 1. Februar im Entwurfe seitens der Direktionen dem Minister eingereicht und demnächst nur von den Ministern der öffentlichen Arbeiten und der Finanzen genehmigt.

Falls ausnahmsweise der Etat nicht bis zum Beginn des Veranschlagungsjahres im Landtage festgestellt werden kann, so wird gewöhnlich bestimmt, daß für die Zwischenzeit die Kassenetats des Vorjahres zum Anhalt für die Verwaltung und die Buchung genommen werden, mit der Weisung, nur die für die Sicherheit und Aufrechthaltung des Betriebes unumgänglich nothwendigen Ausgaben bis zur gesetzlichen Genehmigung des neuen Etats zu leisten.

c. Die Ausführung des Etats.

Die Maßnahmen zur Durchführung und Verwirklichung des veranschlagten Etats, zur Verwandlung des „Soll's“ in das „Ist“, decken sich

*) Erlaß vom 13. Februar 1884. IIa. (b.) 1571. Abs. 5.

zum Theil mit den Aufgaben des Kassen- und Rechnungswesens, zum Theil setzen sie eine besondere, hierauf gerichtete Thätigkeit der leitenden Organe voraus.

Aufgabe der leitenden Organe ist es einmal, die Einnahmen, welche ihnen ihr Etat zuweist, innerhalb der Etatsperiode thatsächlich flüssig zu machen, soweit die Erzielung derselben von ihrer Thätigkeit überhaupt abhängig ist; sodann, den Bedarf der Verwaltung mit den Mitteln zu bestreiten, welche der Etat dafür aussetzt; ferner dafür Sorge zu tragen, daß die nothwendigen Ausgaben während der Etatsperiode rechtzeitig, erschöpfend und ihrem Zweck entsprechend geleistet werden; endlich vermittelst des Rechnungswesens, d. h. durch Ausfertigung der Kassen-Anweisungen, welche die praktischen Ergebnisse der auf die Ausführung des Etats gerichteten Fürsorge der leitenden Organe enthalten, die Grundlage für die Thätigkeit der Kassen-Verwaltung zu schaffen. Die Kassen-Verwaltung dagegen hat die Pflicht, die ihr von den leitenden Organen zugehenden Anweisungen zur Einziehung der flüssig gemachten, etatsmäßigen Einnahmen und zur Auszahlung der etatsmäßigen Ausgaben rechtzeitig und voll auszuführen und die Verwirklichung des veranschlagten Soll's buchmäßig darzustellen.

Es kommt zunächst jene besondere Thätigkeit der leitenden Organe in Betracht. Dieselbe richtet sich vorzugsweise auf drei Punkte. Die leitenden Organe müssen

auf die zweckentsprechende Ueberweisung der einzelnen Theile des Etatssolls an Ausgaben und Einnahmen auf die ausführenden Organe Bedacht nehmen, in deren Händen unmittelbar die Anordnung derjenigen Dienstgeschäfte liegt, für welche der betreffende Dienstaufwand bestimmt ist bezw. in deren Geschäftskreis die zu verwirklichenden Einnahmen fallen; sie müssen ferner

Maßnahmen ergreifen, welche eine rechtzeitige Erledigung der dem Betriebe innerhalb der Etatsperiode gestellten Aufgaben und die volle Verwendung der dafür nöthig werdenden Mittel gewährleisten; sie haben endlich

Einrichtungen zu treffen, welche ihnen die Möglichkeit bieten, sich während des Laufes der Etatsperiode über den jeweiligen Stand der Erledigung der ihnen obliegenden finanziellen Aufgaben, über das Verhältniß des Ist's zum Soll, sowie über den Umfang der wirklichen Ausgaben im Verhältniß zu den wirklichen Einnahmen Klarheit zu verschaffen.

1. Vertheilung und Zuweisung des Ausgabe- und Einnahme-Soll's an die ausführenden Organe.

Die politische Verantwortlichkeit dafür, daß der Etat der Staatseisenbahn-Verwaltung in den gesetzmäßigen Grenzen ausgeführt wird, trägt der

Minister; ihm sind die einzelnen Behörden, welchen Kassen-Etats gegeben werden, für die Durchführung der letzteren verantwortlich, wobei den Direktionen noch die besondere Verantwortlichkeit dafür zufällt, daß die Gesammtheit der Kassen-Etats ihres Bezirks bestimmungsgemäß zur Ausführung gelangt.

Bei dem Umfang der Mittel, welche in jedem dieser Kassen-Etats zur Verfügung gestellt werden (die Ausgaben der einzelnen Betriebsamts-Etats schwanken zwischen $1\frac{1}{2}$ und 7 Millionen) ist es jedoch unmöglich, daß die leitenden Organe die Verfügung darüber, wann und in welchem Umfange die Mittel für die verschiedenen Zwecke in Anspruch genommen werden sollen, sich allein vorbehalten. Wie daher durch die Kassen-Etats den leitenden Organen der Antheil an der Durchführung des gesammten Etats der Staatseisenbahn-Verwaltung zugewiesen ist, den sie zur Erfüllung zu bringen haben, so müssen diese wiederum den nachgeordneten, wichtigeren ausführenden Organen diejenigen Summen bezeichnen, welche ihnen, abgesehen von den feststehenden, für die Besoldung der Beamten aufzuwendenden Beträgen, zur Erledigung der ihnen obliegenden dienstlichen Aufgaben zur Verfügung gestellt werden können. Damit ist freilich diesen Dienststellen keineswegs die Freiheit unbedingt selbständiger Verwendung der bezeichneten Summen und noch weniger das Recht gegeben, bis zur Grenze derselben Zahlungs-Anweisungen auf die Kassen zu erlassen. Ob Ausgaben von bestimmter Höhe und zu gewissen Zwecken geleistet werden dürfen, ordnen allein die leitenden Organe an, und das Kassen-Anweisungsrecht steht lediglich diesen zu. Sie haben demgemäß immer ein Mittel in der Hand, vermittelst dessen sie ihre eigene Verantwortlichkeit zum Ausdruck bringen können. Durch die Ueberweisung jener Summen an die Dienststellen wird diesen daher nur die Pflicht auferlegt, die Verwaltung ihres Geschäftskreises so einzurichten, daß die Kosten der letzteren deren Betrag nicht übersteigen.

Wie weit nach unten hin in der Ueberweisung der Mittel zur selbstständigen Bewirthschaftung gegangen werden kann, hat jede Direktion bezw. jede Instanz, welche Mittel zur Selbstbewirthschaftung überwiesen erhält, zu entscheiden. In der Regel beschränken sich die Betriebsämter darauf, den Verwaltern der einzelnen Baukreise, sowie dem Telegraphen-Inspektor die für die Unterhaltung der ihnen überwiesenen Bezirke zur Verfügung stehenden Mittel zu bezeichnen. Den unteren Dienststellen (Stationen, Abfertigungsstellen, Bahnmeistereien, Betriebswerkstätten u. s. w.) wird hinsichtlich des Dienstaufwandes, welchen die Verwaltung ihres Bezirks verursacht, insofern eine Grenze gesetzt, als ihnen durch besondere Arbeiter-Etats und Materialien-Verbrauchs-Etats die Anzahl und Gattung von Ar-

beitern einschließlich der Lohnsätze, sowie die Mengen der einzelnen Materialien, welche sie verbrauchen dürfen, bezeichnet werden. Dagegen theilen einzelne Betriebs-Aemter den Bahnmeistern eine bestimmte Pauschsumme zu, innerhalb welcher sie für die Unterhaltung ihres Bezirks Anordnungen treffen können.

In ähnlicher Weise wird auch wohl die Erfüllung einzelner Theile des Einnahme-Solls den Ressort-Vorstehern übertragen; doch bezieht sich dies lediglich auf außerordentliche Einnahmen, z. B. auf Strafgelder, sowie auf diejenigen „verschiedenen Einnahmen", welche weder ihrem Betrage noch der Zeit nach feststehen, wie Einnahmen aus dem Verkauf alter abgängiger Betriebs-Materialien als: Bleisiegel, Kohlen- und Kokesasche, Kohlenschlacke, Stroh u. s. w. (Titel 5^2 und 6^8).

In der selbständigen Verausgabung der ihnen etatsmäßig zur Verfügung gestellten Mittel sind natürlich sowohl die Direktionen wie die Betriebs-Aemter durch die Bestimmungen der Organisation eingeschränkt, welche theils zu gewissen Bau-Ausführungen, theils zum Abschluß von Verträgen von einer bestimmten Werthhöhe, theils zu gewissen Aemter-Besetzungen und Gehalts-Ausschüttungen die höhere Genehmigung oder Bestimmung erfordern.

Die freie Verfügung der Betriebs-Aemter über ihren Ausgabe-Etat ist jedoch auch da, wo Vorschriften der Organisation an sich nicht entgegenstehen, seit einigen Jahren durch die Rücksicht auf die Nothwendigkeit beschränkt, die Ausgaben noch während des Laufs des Etatsjahres nach dem Stande der Einnahmen und des Verkehrs-Umfanges zu regeln. Da den Betriebs-Aemtern ein genügender Ueberblick hierüber und damit der Maßstab für die etwaige Nothwendigkeit der Einschränkung der Ausgaben fehlt, so ist durch einen Ministerial-Erlaß vom 21. Mai 1886 (E. V. Bl. S. 369) verordnet, daß eine mehr eingreifende Mitwirkung der Königlichen Eisenbahn-Direktionen bei Verwendung der den Eisenbahn-Betriebs-Aemtern durch die Etats überwiesenen Geldmittel eintreten solle, um sowohl einer Ueberschreitung der etatsmäßigen Bewilligungen vorzubeugen, als auch die dem geringeren Verkehr entsprechenden Einschränkungen des Betriebsaufwandes rechtzeitig herbeizuführen. Es soll daher die Verfügung der Betriebs-Aemter über bestimmte Etatsposten bei solchen Positionen, bei welchen der Ausgabe-Bedarf von den jeweiligen Betriebs- und Verkehrsverhältnissen, der Finanzlage und anderen ungewissen Umständen beeinflußt wird, von der vorgängigen Zustimmung der Direktion abhängig gemacht werden. Als solche Ausgabefonds werden besonders bezeichnet: die Positionen 1—3 des Titels 10, der Titel 13 mit Ausnahme derjenigen Positionen, welche sich auf die betriebssichere Unterhaltung des Bahnkörpers

und des Oberbaus beziehen und die Ausgaben der Titel 15, 16, 17 und 17a des Betriebsetats. Bezüglich der unter Titel 6 vorgesehenen persönlichen Ausgaben wird wenigstens jede Ueberschreitung der in den Etats der Betriebs-Aemter vorgesehenen Kopfzahl der Beamten und Arbeiter von der ausdrücklichen Zustimmung der Königlichen Direktion abhängig gemacht.

Zu dem Zwecke wird daher zu Anfang jedes Rechnungsjahres in einer gemeinsamen Konferenz der Direktion mit ihren Betriebs-Aemtern festgestellt, ob die Verausgabung der im Etat vorgesehenen Mittel in ihrem vollen Betrage nothwendig sein wird, oder ob und inwieweit unter den obwaltenden thatsächlichen Verhältnissen von deren Verwendung etwa überhaupt oder doch fürerst abgesehen werden kann. Danach hat die Direktion diejenigen Summen nach Titel, Positionen und Unterpositionen zu bezeichnen, deren Verausgabung nur mit ihrer Zustimmung erfolgen darf, wobei jedoch den Betriebs-Aemtern die Fonds jedenfalls insoweit zur Verfügung gelassen werden müssen, als unter Zugrundelegung des von vornherein zu erkennenden Bedürfnisses und bei größtmöglichster Wirthschaftlichkeit zur Durchführung des laufenden Betriebes erforderlich sind.

Die den Betriebs-Aemtern hiernach zur Verfügung gestellten Beträge dürfen von denselben unter keinen Umständen selbständig überschritten werden, vielmehr haben sie bei eintretendem Mehrbedarf rechtzeitig gehörig begründete Anträge an die Direktion zu richten.

Der Direktion dagegen bleibt es überlassen, Uebertragungen der Mittel aus einem Betriebs-Amts-Kassen-Etat in den anderen vorzunehmen. Hinsichtlich

2) der Maßregeln zur Herbeiführung der rechtzeitigen und erschöpfenden Erfüllung des Einnahme- und Ausgabe-Solls,

welche seitens der für die Durchführung des Etats verantwortlichen Behörden zu ergreifen sind, ist zuvörderst zu unterscheiden, ob die betreffenden Einnahmen und Ausgaben von vornherein dem Betrage und der Zeit ihrer Verwirklichung nach feststehen (z. B. Einnahmen aus Mieths- und Pachtverträgen, Ausgaben für Gehälter, Pensionen u. s. w.) oder nicht. Im ersteren Falle haben die leitenden Organe nur die Pflicht, die feststehenden Einnahmen und Ausgaben den Kassen rechtzeitig zur Verwirklichung aufzugeben. Im zweiten Falle geht ihre Pflicht weiter.

Bei den Einnahmen ist in diesem Falle zunächst wieder zu unterscheiden, ob sie aus dem Verkehre herrühren oder anderen Quellen entstammen. Der Zufluß der Brutto-Einnahmen aus dem Personen- oder Güterverkehr hängt von dem Umfange ab, in welchem sich der Verkehr den Staatsbahnen zuwendet. Auf die Verwirklichung und Heranziehung der auf diesem Gebiete erhofften Einnahmen können die leitenden Organe

daher nur mittelbar durch Tarifmaßnahmen und Verkehrs-Erleichterungen hinarbeiten. Einen unmittelbaren Einfluß vermögen sie hierauf nicht auszuüben, ihre Thätigkeit im Interesse der Durchführung des Etats beschränkt sich vielmehr nach dieser Richtung hin auf die rechtzeitige und vollständige Feststellung und Einziehung der ihr aus den Roheinnahmen gebührenden Reineinnahmen. Dies Ziel wird einerseits dadurch zu erreichen gesucht, daß die Antheils-Ausscheidungstafeln für die Verbandstarife*) zugleich mit oder unmittelbar nach der Einführung eines neuen Tarifes fertig gestellt werden, so daß der Vertheilung der nach demselben erhobenen Frachten alsbald nach ihrer Brutto-Feststellung nichts im Wege steht, andererseits durch eine rechtzeitige Herbeiführung der letzteren, pünktliche Abwickelung der Antheils-Ausscheidungen selbst und Ausgleichung der daraus sich ergebenden Schuldforderungen. (Siehe 3te Abtheilung, A. VII.)

Bei den sonstigen „verschiedenen Einnahmen“, welche nicht von vornherein feststehen, ist es Sache bestimmter, damit beauftragter Organe, darüber zu wachen, daß die Vorbereitungen zur Flüssigmachung derselben rechtzeitig getroffen werden (z. B. Verkauf alter Materialien, Abrechnungen über die von anderen Eisenbahn-Verwaltungen oder Behörden zu zahlenden Vergütungen über Mitbenutzung von Bahnhöfen, Strecken u. s. w.).

Behufs rechtzeitiger Lösung der in dem Ausgabe-Etat den Etatbehörden gestellten Aufgaben sind verschiedene Maßnahmen zu treffen:

α. Vor Allem ist es nöthig, daß die größeren, im Etat vorgesehenen Bau-Ausführungen und Unterhaltungsbauten rechtzeitig in Angriff genommen werden. Zu diesem Zweck muß sofort nach Eingang des Etats geprüft werden, ob das Bedürfniß für dieselben noch in demselben Umfange wie bei Aufstellung des Etats vorhanden ist, und bejahenden Falls entweder alsbald mit der Ausführung begonnen oder, soweit es nach der speziellen Ausarbeitung der Projekte und Kosten-Anschläge bedarf, dies sofort veranlaßt und, falls organisationsmäßig erforderlich oder vom Minister besonders vorgeschrieben, die Ausarbeitung höheren Orts zur Feststellung vorgelegt werden. Alle Vorbereitungen zur Ausführung der Bauten sollen außerdem in der Zwischenzeit — bis zur Genehmigung des

---

*) Der Mangel solcher Antheils-Tafeln, der häufig darauf zurückzuführen ist, daß die Verbands-Verwaltungen in dringenden Fällen ermäßigte Ausnahme-Tarife eingeführt haben, ohne sich vorher darüber verständigt zu haben, in welchem Umfange jede von ihnen an den Ermäßigungen theilnehmen soll, ist, da die Vereinigung hierüber oft nur sehr schwer und nach langen Verhandlungen zu erzielen, häufig die Ursache, daß die Einnahmen jahrelang nicht haben endgültig abgerechnet werden können, und damit auch die glatte Durchführung des Etats verhindert worden ist. Dies hat den Regierungen Veranlassung gegeben, darauf zu bestehen, daß Tarife nur dann eingeführt werden, wenn auch die Antheilstabellen ausgerechnet sind. Erlaß vom 5. Juni 1886. IIb. T. 2746.

Etats bezw. der Projekte — derart getroffen werden, daß, sobald diese Genehmigung erfolgt ist, auch unmittelbar hinterher zu deren Ausführung geschritten werden kann.*) Die sofortige Inangriffnahme ist namentlich bei den Reparatur- und Ergänzungsbauten an dem Bahnkörper nothwendig. Derartige Arbeiten müssen in der Regel bis zum Beginn der stärkeren Verkehrszeit, d. h. bis etwa zum 15. September jeden Jahres ausgeführt sein, damit nicht nur die Gleise sondern auch die für die Ausführung der baulichen Arbeiten zeitweise dem Betriebe entzogenen Wagen im vollen Umfange für den im Herbst stärker werdenden Güterverkehr wieder zur Verfügung stehen.

Anders ist mit den Mitteln zu verfahren, welche in den sogenannten „Dispositionsfonds" bei Titel 13 und 17a zu unvorhergesehenen Erweiterungen und Ergänzungen aufgenommen sind. Die Projekte zu denselben können erst nach hervorgetretenem Bedürfniß im Laufe des Jahres aufgestellt werden. Um aber alsdann deren Ausführung zu beschleunigen, ist, soweit die Dispositionsfonds des Titel 13 in Betracht kommen, durch Erlaß vom 12. Dezember 1889 (E. V. Bl. S. 329) den Direktionen die selbständige Anordnung von Ergänzungs- und außergewöhnlichen Unterhaltungsarbeiten (letztere bis zum Betrage von 30000 Mk.) überlassen. Was dagegen die bei Titel 17a zu gleichem Zwecke vorgesehenen Mittel anbelangt, so überweist von denselben der Minister alljährlich den Direktionen einen bestimmten Betrag, bezüglich dessen sie berechtigt sind, Bauten im Kostenbetrage bis zu 10000 Mk. der in dem Erlaß vom 13. Februar 1884 II a (b) 1571 (E. V. Bl. S. 116) unter Nr. 1 a—d erwähnten Gattungen von Bauwerken, und bis zu 30000 Mk. bezüglich aller sonstigen der Zwecksbestimmung des Titel 17a entsprechenden Bauten selbständig anzuordnen.

Außerdem sind die gleichen Beträge des Dispositionsfonds des Titel 13 nochmals in derselben Höhe aus etwaigen Ersparnissen bei Titel 13 zur Verfügung gestellt, vorausgesetzt, daß sie zu denselben allgemeinen Zwecken verwandt werden, für welche sie ursprünglich bestimmt waren.

Die Direktion hat die Berechtigung, über diese Ersparnisse der einzelnen Betriebs-Aemter frei zu verfügen, muß aber Anzeige von der erfolgten Inanspruchnahme und Verwendung derselben in den dem Minister vorzulegenden Uebersichten über die finanziellen Ergebnisse der Betriebs-Verwaltung erstatten.

Ueber den Fortgang der im Etat vorgesehenen wichtigen baulichen Ausführungen wird durch besondere Berichte der Betriebs-Aemter an die

*) Erlaß an die Direktion Breslau vom 8. Januar und 9. März 1891. I./IV. 35, bezw. IV./I./II. 951.

Direktion und von dieser in den vierteljährlichen Verkehrsberichten an den Minister Meldung gemacht.*) Denselben ist ferner eine besondere Nachweisung über den Fortgang neuer Baulinien beizufügen.**)

Das Fortschreiten solcher Bau-Ausführungen, welche aus dem Dispositionsfonds des Ministers, aus den einmaligen und außerordentlichen Ausgaben oder aus Anleihen bestritten werden, wird außerdem durch besondere sogenannte „Verwendungs-Nachweisungen" kontrolirt, welche neben der Angabe über die bereits verbrauchten und noch erforderlichen Mittel auch eine Mittheilung des Standes der Ausführung zu enthalten haben.***)

β) Nächst der frühzeitigen Inangriffnahme und rechtzeitigen Ausführung der Bauten kommt die rechtzeitige Ausschreibung der Bau- und Oberbau-Materialien, welche zur Instandhaltung und Erneuerung des Bahnkörpers, zur Vornahme der besonders in die Sommermonate fallenden Bahn-Unterhaltungsarbeiten erforderlich sind, in Betracht. Es muß daher dafür gesorgt werden, daß diese Gegenstände beim Beginn der Bauzeit in hinreichendem Umfange vorhanden sind, und daß ihre Weiterlieferung mit dem Fortschreiten der Bahn-Unterhaltungsarbeiten Hand in Hand geht. Dasselbe gilt von der Beschaffung der für das Veranschlagungsjahr in Aussicht genommenen Betriebsmittel, deren Kosten aus den Mitteln des Titel 17 oder aus Anleihefonds bestritten werden. Zu dem Zwecke ist es namentlich erforderlich, die Verträge mit den Eisenwerken, welche die zur Erneuerung dienenden Schienen, und mit den Maschinen- und Wagen-Bau-Anstalten, welche die Betriebsmittel anliefern sollen, frühzeitig, schon im Laufe des dem Veranschlagungsjahre vorhergehenden Jahres abzuschließen, wenngleich die Gelder für die Erneuerung der Oberbaumaterialien und der Betriebsmittel erst mit dem Erlaß des Etatsgesetzes und diejenigen für die Vermehrung der letzteren erst mit der Verabschiedung des betreffenden Anleihegesetzes flüssig werden. In die Lieferungs-Verträge wird in diesem Falle jedoch die Bedingung aufgenommen, daß Zahlungen auf Rechnung derselben erst geleistet werden dürfen, wenn die Mittel gesetzlich bewilligt sind.†) Auf die Einhaltung der Lieferungstermine ist alsdann mit aller Energie hinzuwirken und im Falle der verschuldeten Ueberschreitung derselben die verwirkte Konventionalstrafe mit Strenge einzuziehen.

γ) Behufs Kontrole der rechtzeitigen Abwickelung der Lieferungsverträge werden die Materialienlieferungsbücher, und bei denjenigen Lieferungsgegenständen, welche — wie z. B. Betriebsmittel, maschinelle Anlagen — nicht

---

*) Erlaß vom 2. März 1874. II. 5081.

**) Erlaß vom 1. April 1889. IIa (b) 1496.

***) Erlaß vom 21. August 1890. I. 10932. Vom 28. September 1890. I. II. IV. 13992.

†) Erlaß vom 8. Dezember 1877. II. 26003 und 11. Dezember 1883. IIa 18774.

durch jene Bücher laufen, besondere Vertrags-Register sowohl von den Kalkulaturen der Direktionen und Betriebsämter wie von den betreffenden Ressortvorstehern geführt, die bezüglich jedes einzelnen Lieferungs- und Leistungs-Vertrages eine genaue Aufzeichnung dessen enthalten, was und wann nach demselben von beiden Seiten geleistet werden soll, was wirklich beiderseits geleistet worden ist, inwieweit demnach durch die allmähliche Ausführung und die darauf geleisteten Abschlags-Zahlungen seitens der Verwaltung der Etat derselben bereits belastet ist, was dagegen noch zu leisten und zu zahlen ist, und inwieweit etwa der eine oder der andere Theil sich mit seiner Leistung im Verzuge befindet.

δ) Auch auf die rechtzeitige Verwirklichung der übrigen, laufenden, persönlichen und sachlichen Ausgaben wird streng geachtet und zu dem Zwecke namentlich auf diejenigen Handwerker und Lieferanten, welche ohne Abschluß eines förmlichen Lieferungs- oder Leistungsvertrages die Ausführung von Arbeiten oder die Anlieferung von Sachen übernommen haben, — nöthigenfalls unter Androhung der Ausschließung von späteren Bestellungen — dahin eingewirkt, daß sie die bestellten Arbeiten und Gegenstände rechtzeitig liefern und ihre Rechnungen in bestimmten monatlichen oder vierteljährlichen Terminen einreichen.*) Dies wird durch besondere Bestellbücher kontrolirt, welche die einzelnen, zur freihändigen Bestellung derartiger Arbeiten ꝛc. (kleinere Reparaturen und Beschaffungen) ermächtigten Dienststellen (Stationen, Bahnmeister ꝛc.) führen.

3) Einrichtungen betreffend Feststellung des jeweiligen Standes der Ausgaben und Einnahmen.

Jede Dienststelle, welcher in ihrem Wirthschaftskreise ein gewisser Spielraum zur Verwendung von Mitteln für die Erfüllung ihrer dienstlichen Aufgaben gelassen ist, oder welcher ausdrücklich bestimmte Mittel zur Bewirthschaftung überwiesen werden, ist genöthigt, sich von Zeit zu Zeit Rechenschaft zu geben, einerseits über diejenigen Beträge, welche zu diesen Zwecken schon verwandt sind, andererseits über diejenigen, welche ihr behufs Ausführung der verbliebenen dienstlichen Aufgaben für die übrige Zeit der Etatsperiode noch zur Verfügung stehen, und endlich derjenigen, welcher sie thatsächlich noch hierfür benöthigt ist. Sie muß danach die Zulänglichkeit der noch vorhandenen Mittel ermessen und sich entweder nach Maßgabe derselben einrichten, oder bei erkannter Unzulänglichkeit die bevorstehende Ueberschreitung der bisher bewilligten Mittel und die Nothwendigkeit der Bewilligung weiterer Mittel bei der zuständigen Stelle anmelden. In besonderem Maße ist diese Prüfung Pflicht der leitenden Organe, welchen die Verantwortlichkeit für die

*) Erlaß vom 26. Mai 1889. IV. (II a) 1546 und vom 16. Juni 1891 IV (I) 1783.

Ausführung des Etats zufällt. Um derselben gerecht werden zu können, ist ihnen vom Minister bereits im Jahre 1874 zugleich mit der Einrichtung der sogenannten Verkehrsberichte (siehe Allgem. Theil Seite 286) die Aufstellung von „Verwaltungs-Uebersichten" aufgetragen worden, welche über die jeweilige finanzielle Lage der Verwaltung Auskunft zu geben bestimmt sind. Dieselben — neuerdings „Uebersichten über die finanziellen Ergebnisse der etatsmäßigen Betriebsverwaltung" genannt*) — waren früher vierteljährlich, sind jetzt aber nur noch dreimal im Jahre und zwar nach Schluß des II., des III. und des IV. Etatsquartals einzureichen. Sie sollen an der Hand des laufenden Etats titel- und positionsweise genau nachweisen:

α) bezüglich des Einnahme-Solls, welcher Theil desselben bis zum Abschlusse der Berichtsperiode bereits eingegangen oder, wenn auch noch nicht buchmäßig dargestellt, doch schon als vorhanden anzusehen ist, und sodann, auf welche Einnahmen nach Lage der Verhältnisse noch bis zum Schluß des Etatsjahres mit Wahrscheinlichkeit zu rechnen ist;

β) bezüglich des Ausgabe-Solls, welcher Theil desselben bereits kassenmäßig verbucht und angewiesen, welche Mittel außerdem, wenn auch noch nicht zur kassenmäßigen Darstellung gelangt, doch bereits für die Vergangenheit in irgend einer Weise thatsächlich in Anspruch genommen sind, welche Mittel endlich auf Grund vorzunehmender Schätzung nach Lage der Verhältnisse bis zum Etatsschluß wahrscheinlich noch in Anspruch genommen werden müssen.

Die Schätzungen der für den Rest des Etatsjahres noch bevorstehenden Einnahmen und Ausgaben sind dabei in derselben Weise vorzunehmen, wie die Veranschlagung für ein neues Rechnungsjahr.**)

Die Zusammenstellung der Betriebsergebnisse des rückliegenden Theils mit den voraussichtlichen Einnahmen und Ausgaben des Restes des Rechnungsjahres wird gleichzeitig mit den im Etat bei den einzelnen Titeln und Positionen in Einnahme und Ausgabe enthaltenen Soll-Beträgen in Vergleich gestellt. Dadurch werden die Unterlagen gewonnen für die Beurtheilung a) ob und in welchem Maße eine Einschränkung der Ausgaben überhaupt im Verhältniß zu den Einnahmen nothwendig und möglich, b) ob und an welcher Stelle eine Ueberschreitung des Ausgabesolls unvermeidlich zu erwarten, an welcher anderen Stelle dagegen zur Ausgleichung etwa eine Ersparniß zu erhoffen ist, welche entweder überhaupt eine Minderung der Ausgaben und eine Erhöhung des Reinerträgnisses herbeiführt oder eine Verwendung für nicht vorhergesehene, aber dringend gewordene Bedürfnisse

---

*) Erlaß vom 2. Juli 1887. II b (a) 9515.
**) Erlaß vom 8. Dezember 1885. II b (a) 18664.

gestattet, c) welche Mittel in das nächste Jahr übertragen werden müssen, weil die Verwendung zu dem Zwecke, für welchen sie bewilligt sind, sei es ganz, sei es theilweise, noch nicht oder nicht mehr möglich ist.

Die „finanziellen Uebersichten" gewähren damit den leitenden Organen, d. h. dem Betriebsamte gegenüber den Ressortvorstehern, der Direktion gegenüber den Betriebs-Aemtern, dem Minister gegenüber den Direktionen die Möglichkeit, Uebertragungen aus den Mitteln und Kassen-Etats der einen Dienststelle oder Behörde in den Kassen-Etat einer anderen auszuführen, soweit dieselben für die erstere entbehrlich, für die andere aber nothwendig sind. Daraus folgt aber, daß, sobald durch die Uebersichten eine Ersparniß bei irgend einem Titel höheren Orts endgültig angemeldet ist, die anmeldende Stelle nicht mehr das Recht hat, über dieselbe hinterher ihrerseits noch selbständig zu verfügen, da sie mit der Möglichkeit rechnen muß, daß die höhere Stelle die zu ersparenden Summen bereits für andere Zwecke bestimmt hat; anderenfalls würden die Mittel doppelt verwendet werden, und damit Etatsüberschreitungen eintreten.

Für die Aufstellung der Uebersichten ist es von größter Wichtigkeit, daß alle Verhältnisse, welche irgend geeignet sind, einen Einfluß auf die Höhe der Einnahmen oder Ausgaben auszuüben und Abweichungen vom Etatsvoranschlage hervorzurufen, genau in ihrer finanziellen Wirkung klargestellt werden. Je mehr sich aber der Zeitpunkt der Aufstellung dem Schlusse des Etatsjahres nähert, desto zuverlässiger und der Wirklichkeit genauer entsprechend müssen natürlich die Zahlen sich gestalten. Die letzte, bald nach Schluß des IV. Etatsquartals im Monat April des neuen Etatsjahres, jedoch noch vor dem Finalabschluß (welcher erst in der zweiten Hälfte des Monat Mai stattfindet) aufzustellende Uebersicht muß den wirklichen Abschlußzahlen schon sehr nahe kommen und eine annähernd zutreffende Berechnung des wahrscheinlichen Ueberschusses der Einnahmen über die Ausgaben ergeben.

Der Finalabschluß selbst wird soweit hinausgeschoben, um der Verwaltung Zeit zu geben, alle Ausgaben und Einnahmen, welche ihrer Veranschlagung nach in das abgelaufene Etatsjahr gehören, aber unmittelbar nach dem kalendermäßigen Ablauf desselben rechnungsmäßig noch nicht dargestellt werden können, nach Möglichkeit zu verwirklichen. Um daher sicher zu sein, daß bis dahin alle überhaupt zu verwirklichenden Einnahmen und Ausgaben in Rechnung gestellt und angewiesen sind, haben sämmtliche Ressortvorstände zu einem kurz vor dem Finalabschluß belegenen Termine dem Betriebsamte bezw. der Direktion anzuzeigen, ob alle Ausgaben und Einnahmen, welche aus der Geschäftsführung ihres Dienstkreises zu erwarten sind, thatsächlich zur Berechnung und Anweisung gelangt sind, anderenfalls aber

zu rechtfertigen, warum es unterblieben ist. Es müssen also einerseits sämmtliche Einnahmen bis dahin eingezogen, andererseits sämmtliche Posten, die zur Verausgabung bestimmt sind, ausgegeben werden, d. h. es muß die sogenannte „Ausschüttung des Etats" erfolgt sein. Damit ist indessen nicht gesagt, daß alle Beträge, welche als zulässige Ausgaben veranschlagt sind, auch wirklich unbedingt verausgabt werden müssen. Es ist vielmehr mit der Bewilligung des „Ausgabesolls" nur die zulässige höchste Grenze für die Verausgabung gesetzt. Im Uebrigen haben sich alle Dienststellen der unbedingtesten Sparsamkeit zu befleißigen und nicht nothwendige Ausgaben zu vermeiden. Die sogenannte Ausschüttung des Etats bezieht sich nur auf gewisse persönliche Ausgabeposten, auf Gewährung der Gehaltserhöhungen und die etatsmäßigen Stellenbesetzungen, welche nach dem Etat zulässig und vorgesehen sind, sowie auf den Aufbrauch der Unterstützungs- und Remunerationsfonds, bei denen nicht gespart werden soll.

Bei der Ausführung des Etats bedarf es endlich

4) der Beobachtung bestimmter Buchungs- und Rechnungs-Grundsätze,

welche — dem Rechnungswesen angehörend — sich theils aus den Bestimmungen des Etatsgesetzes, theils aus dem Wesen des Etats, namentlich aus der jährlichen Aufstellung und Rechnungslegung ergeben, und deren Beobachtung von der Ober-Rechnungskammer bei Revision der Rechnungen streng überwacht wird. Dies sind folgende:

α) Es dürfen keine Ausgaben auf Etatsfonds übernommen werden, für welche der Etat keinen Titel hat (außeretatsmäßige Ausgaben).

β) Die Anweisungen auf bestimmte Titel dürfen deren Summe nicht überschreiten. Etatsüberschreitungen liegen nach den früheren Ausführungen nur vor, wenn eine der für den ganzen Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung bewilligten Titelsummen überschritten wird. Es ist jedoch nicht jede Ueberschreitung eine unerlaubte und ungesetzliche. Bei einer Betriebs-Anstalt wie die Eisenbahn-Verwaltung, deren Ergebnisse von einer Menge unberechenbarer Einflüsse abhängen, ist auch mit der Möglichkeit eines unvorhergesehenen Verkehrsaufschwunges zu rechnen, der nicht nur die Einnahme-, sondern auch die Ausgabe-Anschläge hinter sich läßt. Solche Fälle sieht daher schon die Ober-Rechnungskammer-Instruktion vom 18. December 1824 (deren Bestimmungen noch neben den Verfassungsparagraphen über den Staatshaushaltsetat als fortbestehend angesehen werden müssen) vor, wenn sie im § 26 die obersten Verwaltungsbehörden ermächtigt, im Laufe der Administration Erhöhungen bis zu 5 % des speciellen Etatstitels dann zu bewilligen, wenn die Mehrausgaben durch Mehreinnahmen unvermeidlich herbeigeführt sind und die ersteren durch die letzteren gedeckt werden können. Die Ermächtigung bezieht sich jedoch nicht auf die Summe der etatsmäßigen

Gehälter und die Anzahl der Beamtenstellen, welche in den einzelnen Positionen der Ausgabe-Titel 1—4 veranschlagt sind*), auch nicht auf die zu Remunerationen und Unterstützungen bewilligten Mittel (Titel 8, $9^{3\ 1a}$, 9^{4}). Diese Beträge dürfen überhaupt nicht überschritten werden.

Unter Umständen können sich allerdings die Verhältnisse, z. B. durch unerwartete Steigerung der Arbeiterlöhne oder der Materialienpreise, so gestalten, daß selbst die erweiterte Grenze von 5 % überschritten werden muß, soll anders der Betrieb in dem erforderlichen Umfange und unter Wahrung völliger Sicherheit desselben aufrecht erhalten werden. In solchen Fällen bleibt nur übrig, daß die Verwaltungs-Chefs auf ihre Verantwortlichkeit hin ebenso wie die fünfprozentige so auch die weitere Ueberschreitung zulassen bezw. anordnen, in der Erwartung, daß der Landtag in Würdigung der thatsächlichen Verhältnisse bei der Prüfung der betreffenden Jahres-Rechnung die Entlastung (Decharge) der Verwaltung nicht vorenthalten werde.

Die relative wie die unbedingte Unzulässigkeit der Ueberschreitung der ganzen Titel- oder Positionssumme schließt selbstverständlich Ueberschreitungen, welche durch Ersparnisse bei den sich übertragenden Titeln desselben oder anderer Kassen- und Direktionsetats gedeckt werden, nicht aus.

Ob Etatsüberschreitungen nothwendig bezw. unvermeidlich werden, ist schon während des Laufs des Etatsjahrs, namentlich in der zweiten Hälfte desselben zu übersehen; insbesondere aber giebt — wie bereits vorher ausgeführt — die Aufstellung der finanziellen Uebersichten Gelegenheit, sich hierüber klar zu werden. Sind Ueberschreitungen bei einzelnen Positionen zu erwarten, ohne daß die in den Kassen-Etats der Direktionen und Betriebs-Aemter bewilligten Titelsummen überschritten werden, so bedarf es nicht der höheren Genehmigung. Doch sollen Ueberschreitungen dieser Art von mehr als 10 % dem Minister gegenüber in den Uebersichten über die finanziellen Ergebnisse begründet werden.**)

γ) Die Anweisungen dürfen nicht auf die unrichtigen Titel erfolgen. (Fondsverwechselung.)

δ) Es ist unzulässig, Ausgaben eines Jahres aus den Fonds des folgenden Jahres dadurch zu decken, daß sie in den Rechnungen des Vorjahres zwar aufgeführt, von der Summe der Istausgabe aber abgesetzt und auf den Fonds des folgenden Jahres übernommen werden (Vorgriff). Umgekehrt

*) Seit dem Etatsjahre 1891/92 ist freilich bei den Ausgabe-Titeln 2—4 nicht nur die Uebertragbarkeit der Positionen innerhalb der Titel, sondern selbst eine Ueberschreitung der Titelsummen für zulässig erklärt worden, wenn dieselben durch das System der Dienstalterszulagen bedingt werden. Erlaß vom 1. April 1891. P. IV. 1894 Nr. 5.

**) Erlaß vom 26. Februar 1889. II b (a) 722. II b (a) P. 1859.

ε) ist es unzulässig, Ausgaben, welche nach ihrer Entstehung einem folgenden Jahre angehören, daher bei den Etatsfonds dieses Jahres zu verrechnen gewesen wären, auf Titel des Vorjahres anzurechnen (nachträgliche Verrechnungen).

Die Fälle zu δ und ε sind in der Zeit denkbar, wo die Buchführung des abgelaufenen Etatsjahres noch neben der für das neue Jahr schon begonnenen Buchführung weiter erfolgt, also in der Zeit vom 1. April bis zum Final-Abschluß, am 10. Mai j. J.

ζ) Nur diejenigen Titel und Positionen sind gegenseitig übertragbar (deckungsfähig), welchen der Etat diese Eigenschaft ausdrücklich beilegt; dasselbe gilt von der Uebertragbarkeit derselben von einem Jahre auf das andere.

η) Aus Restbeständen bei den nicht übertragbaren Fonds dürfen nur Ausgaben des Vorjahres, nicht aber Ausgaben der laufenden Verwaltung bestritten werden*). (Siehe S. 121 ff).

Der Ueberschreitung steht die Ersparniß gegenüber. Ersparte Beträge können in das folgende Jahr übertragen werden, entweder zur Verstärkung der Fonds und Bestreitung der Ausgabezwecke des neuen Jahres, oder behufs Zurücklegung für Ausgabezwecke des ablaufenden Jahres, welche nicht haben erfüllt werden können, und deshalb gleichzeitig mit den dafür vorgesehenen, noch nicht verwendeten Mitteln in das neue Jahr übernommen (in Rest gestellt) werden.

Ersteres ist nur zulässig bei den zeitlich übertragbaren Titeln des Etats; Letzteres ist sowohl bei diesen wie bei den zeitlich nicht übertragbaren Titeln gestattet, jedoch mit dem Unterschiede, daß bei jenen die Uebertragung der Ausgabezwecke und der dafür bestimmten Mittel auch dann erfolgen darf, wenn zur Verwirklichung der Zwecke noch nichts geschehen ist, während sie bei diesen nur erlaubt ist, wenn die Ausgabe wirthschaftlich dem ablaufenden Jahre angehört, die Zahlung aber aus rechtlichen oder thatsächlichen Gründen erst in dem folgenden Jahre erfolgen kann, gleichviel ob der Zeitpunkt der Fälligkeit der betreffenden Ausgabe in das abgelaufene oder das neue Etatsjahr fällt.**)

ϑ) Erlöse aus verkauften Sachen, eingegangene Konventionalstrafen u. s. w. müssen in Einnahme gestellt, und dürfen nicht von den Ausgaben

*) Entsch. der Kgl. Ober-Rechnungskammer vom 2. September 1886 (an die Direktion Breslau ergangen).

**) Erl. vom 23. Juli 1888 IIb (a) 8883. IV. 1100. Erl. vom 23. März 1889 IIa (b) 4072. IV. 81. Erl. vom 19. März 1890 IV (IIa) 596. Der Begriff der Restausgaben, wie er für die übrigen Verwaltungszweige des Staats festgestellt ist, wonach eine Ausgabe (bei den nicht zeitlich übertragbaren Fonds) nur dann in das nächste Etatsjahr übertragen werden kann, wenn die Forderung des Gläubigers innerhalb des Vorjahres oder postnumerando am 1. April des folgenden Jahres fällig geworden ist, gilt für die Eisenbahn-Verwaltung nicht.

abgesetzt werden. Ein Verstoß hiergegen würde eine „unzulässige Fonds-verstärkung" enthalten, da durch die Ausgabe-Absetzung baare Ausgabe-Mittel innerhalb der Etatsgrenzen wieder frei würden, an welche bei der Veranschlagung nicht gedacht ist. Umgekehrt würde

ι) eine „unzulässige Fondsschwächung" vorliegen, wenn Rückerstattungen von Ausgaben während des Etatsjahres nicht von den Ausgaben abgesetzt, sondern bei den Einnahme-Titeln verbucht werden. Dies bezieht sich jedoch nicht auf solche Erstattungen, welche, wie Vergütungen für die Mitbenutzung von Bahnhöfen und Strecken u. s. w., von vornherein in Beachtung des Grundsatzes der Brutto-Veranschlagung bei der Etats-Aufstellung unter den Einnahmen veranschlagt sind. Die Verbuchung rückerstatteter Ausgaben bei den Einnahmen findet sonst nur statt, wenn die Ausgabe in dem einen, die Rückerstattung aber erst im folgenden Jahre nach dem Final-Abschluß erfolgt. Hier würde die Vereinnahmung durch Absetzung bei den Ausgaben eine unzulässige Fondsverstärkung des folgenden Jahres herbeiführen. Andererseits dürfen

κ) Verkaufsunkosten nicht von dem Erlöse, Pachterlasse, Zurückerstattungen im Vorjahre zu viel erhobener Frachten nicht von der Einnahme abgesetzt, sondern müssen in der Ausgabe zugesetzt werden. Werden zuviel erhobene Frachten in demselben Jahre wieder zurückgezahlt, so werden sie von dem Soll der zahlenden Abfertigungs-Kasse abgesetzt, erscheinen also überhaupt nicht bei der etatsmäßigen Einnahme.

λ) Bezüglich der Verbuchung und Verwendung der Besoldungen gelten folgende Grundsätze:

aa. Unverwendet gebliebene Besoldungstheile sind, insofern sie nicht zur Vertretung des ausgefallenen Beamten verwendet worden sind, als erspart in Abgang zu stellen.

bb. Einbehaltene Besoldungstheile suspendirter Beamten können zur Vertretung derselben verwendet werden; Ersparnisse an den Besoldungen anderer Beamten sind dazu nicht zu verwenden.

cc. Kommissarisch oder zur Stellvertretung in ein anderes Amt berufene Beamte, deren feste Besoldung aus anderen Fonds erfolgt, als zu denen das verwaltete Amt gehört, müssen während der Dauer des Kommissoriums bezw. der Stellvertretung aus dem Fonds des verwalteten Amts besoldet werden.

dd. Wenn zu einer etatsmäßigen Stelle die Bemerkung „künftig wegfallend" gemacht ist, so fehlt für diese Stelle im Falle einer eingetretenen Erledigung der Verwaltung das Recht zur Verfügung über die Kompetenzen derselben; die Bezeichnung „künftig wegfallend" bei Besoldungsfonds hat

immer die Bedeutung, daß in den so bezeichneten Stellen neue Anstellungen und Ausgaben nicht zu bewirken sind.

Greifen schon die vorstehenden, unter α bis λ aufgeführten Grundsätze in das Rechnungswesen über, so liegen alle weiteren Maßregeln zur Ausführung des Betriebs-Etats vollends auf dem Gebiete des Kassen- und Rechnungswesens.

2.

Das Kassen- und Rechnungswesen der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Die Aufgaben desselben sind schon gekennzeichnet worden. (S. 193 d. Allg. Th.) Sie gehen über die Grenzen der Betriebs-Verwaltung hinaus, denn die Kassen-Verwaltung hat nicht nur den Betriebsfonds, sondern auch die Baufonds und viele andere Nebenfonds zu verwalten, unter den letzteren namentlich die großen Vorschußfonds für die Werkstätten- und Gasanstalts-Bewirthschaftung, für die Beschaffung der verschiedenartigen Materialien, ferner die Fonds der Arbeiter-Kranken- und Pensionskassen, Sterbekassen u. s. w. Die Verwirklichung des Betriebs-Etats ist daher nur ein, wenn auch der wichtigste Theil ihrer Aufgaben.

Die Grundlagen des Kassen- und Rechnungswesens bilden die General-Kassen-Instruktion vom 11. Mai 1858 und die in Folge der Errichtung der Kommissionen dazu ergangene Ergänzungs-Instruktion vom 19. September 1873; die vom Minister einheitlich für den ganzen Staatsbahnbereich erlassenen Dienstvorschriften für die Haupt-, die Betriebs-, die Stations- und die Special-Bau-Kassen; die Bestimmungen der „Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften des deutschen Verkehrs-Verbandes" über die Verwaltung der Abfertigungskassen; die für die Ober-Rechnungskammer erlassene Allerhöchste Instruktion vom 24. Dezember 1824, welche namentlich die materiellen Rechnungs-Grundsätze enthält; das Gesetz betreffend die Einrichtung und die Befugnisse der Ober-Rechnungskammer vom 27. März 1872; die von der Ober-Rechnungs-Kammer selbst und von dem Minister erlassenen Specialbestimmungen.

a. Die Kassen-Beläge.

Die Kassen-Verwaltung beruht auf einer Reihe sich aneinander schließender und in bestimmter Form vorzunehmender Akte, über deren vorschriftsmäßige Ausführung die Kassen sich durch Urkunden und Buchungen ausweisen müssen. Die ersteren sind die sogenannten Kassen-Beläge. Zu denselben gehören Rechnung, Anweisung, Quittung.

1. Die Kassen-Rechnung und -Anweisung.

Die Voraussetzung der gesammten Kassen-Thätigkeit beruht auf der Anweisung. Keine Einnahme und Ausgabe darf seitens der Kassen an-

genommen bezw. geleistet werden, für welche nicht eine Anweisung vorliegt oder eine allgemeine Ermächtigung zur Vereinnahmung gewisser Beträge gegeben ist.

Die Nothwendigkeit der Uebersichtlichkeit und Durchsichtigkeit der Buchungen sowie die spätere Rechnungslegung erfordern, daß die Gültigkeit der Anweisung, und damit die Berechtigung der Kassen, zu zahlen und zu vereinnahmen, an ganz bestimmte, äußere Bedingungen geknüpft wird, mit der Maßgabe, daß ohne deren Vorhandensein die Kassen-Thätigkeit ungültig sein würde. Es kommen demgemäß für die Kassen-Anweisung vornehmlich drei Gesichtspunkte in Frage:

α) das Anweisungsrecht;

β) die Erfordernisse der Anweisung in Bezug auf Form und Inhalt;

γ) die Arten der Anweisung und ihre Behandlung.

α. Das Anweisungsrecht. Anweisen, d. h. endgültig anordnen, daß einem bestimmten Fonds Einnahmen und Ausgaben zugeschrieben werden, dürfen nur die Behörden, welche die Verantwortlichkeit für die materiell und formell richtige Ausführung und Abwickelung des Etats tragen, und zwar jede dieser Behörden nur für den Bereich ihres Kassen-Etats und der ihnen zur Bewirthschaftung überwiesenen Fonds und nur auf die ihnen beigegebene Kasse.

Daneben bestehen allerdings noch sogenannte „provisorische oder vorläufige Anweisungsrechte“, welche für solche Ausgaben zugelassen sind, die eine so rasche Zahlung an den Empfangsberechtigten fordern, daß in der Zeit zwischen der Aufstellung der Rechnung und dem feststehenden Termin der Zahlbarmachung eine genaue rechnungsmäßige Prüfung der Posten nicht stattfinden kann. Diese Voraussetzungen treffen häufig hinsichtlich der Arbeiterlöhne zu, sowohl beim Betriebe wie beim Bau; es ist deshalb in der General-Kassen-Instruktion vom 11. Mai 1858 die Verleihung vorläufiger Anweisungsrechte seitens der Direktion an diejenigen Ressortvorsteher vorbehalten, welche zunächst die Rechnungen der verschiedenen Betriebs-Arbeiter zu prüfen und festzusetzen haben, d. h. die Bau-Inspektoren, Maschinen- und Telegraphen-Inspektoren, sowie die Werkstatts-Vorstände. Beim Bau ist es auch den Abtheilungs-Baumeistern verliehen und für diese gleichzeitig noch auf eine ganze Reihe von sächlichen Ausgaben ausgedehnt worden. Die Arbeiter, welche aus der Hand in den Mund leben, können mit der Empfangnahme des verdienten Lohnes nicht warten; andererseits können die Lohnberechnungen erst mit Ablauf der Lohnperiode aufgestellt werden. Wo daher nach Lage der örtlichen Verhältnisse die Zwischenzeit zu kurz ist, als daß innerhalb derselben die Lohnrechnungen den ganzen Weg von ihrer Aufstellung seitens der ausführenden Dienststelle bis zur Anweisung durch das Betriebs-Amt oder die Direktion durchlaufen können, da haben die

einzelnen Direktionen von der Gewährung des vorläufigen Anweisungsrechts an die bezeichneten Beamten Gebrauch gemacht. In der Mehrzahl der Fälle hat es sich vermeiden lassen. Die vorläufige Anweisung wird in der Regel übrigens nicht derjenigen Kasse ertheilt, welche die Ausgabe rechnungsmäßig darzustellen und zu verbuchen hat, sondern derjenigen Stations-Kasse, welche die Zahlung unmittelbar leisten soll.

b. Erfordernisse der Anweisung nach Form und Inhalt. Jede Anweisung muß eine schriftliche sein. Sie muß enthalten: eine genaue Bezeichnung des Gegenstandes, des Rechtsgrunds der Einnahme oder Ausgabe, der Zeit und des Orts der Zahlung, des Empfangsberechtigten bezw. Zahlungs-Verpflichteten, der Kasse, welche zur Zahlung oder Empfangnahme angewiesen ist, des Fonds, welcher die Einnahme empfangen oder die Ausgabe leisten soll (unter Angabe von Titel und Position), ferner bei Anweisungen, deren Betrag sich aus einer Berechnung von Vordersätzen und Einheitspreisen ergiebt, die genaue Angabe der einzelnen Berechnungsfaktoren, und die Bescheinigung ihrer materiellen und rechnerischen Richtigkeit; endlich die erforderlichen Unterschriften der zur Zeichnung der Anweisung berechtigten Persönlichkeiten. Etwaige schriftliche Vereinbarungen, gerichtliche oder notarielle Akte, welche der Zahlung zu Grunde liegen, müssen beigegeben sein.

Was die Form der Anweisung anbelangt, so sind zwei Gattungen derselben zu unterscheiden:

solche, deren Gegenstand einer formularmäßigen Behandlung nach Vorder- und Einheitssätzen, welche für bestimmte Leistungen gewährt werden, fähig ist und

solche, bei denen sich die die Zahlung begründenden Angaben nicht in einem Rechnungsmuster unterbringen lassen.

Bezüglich der ersteren sind theils von dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach Benehmen mit der Kgl. Ober-Rechnungskammer, theils von den Eisenbahn-Verwaltungen unter sich im Interesse der Uebersichtlichkeit, Einheitlichkeit, leichteren Kontrolirbarkeit der Rechnungen und zur Verminderung des Schreibwerkes eine Reihe von Formularen für die Vergütung der verschiedenartigen, in der Betriebs- und Bau-Verwaltung vorkommenden Leistungen von Beamten und Arbeitern, Handwerkern, Unternehmern und Lieferanten vorgeschrieben bezw. vereinbart worden, welche ausnahmslos in den betreffenden Fällen zu benutzen sind. Sie bezeichnen jedem einzelnen Theile des Inhalts der Rechnung und Anweisung ebenso wie den zahlreichen Buchungs- und Bescheinigungsvermerken, mit denen jede Anweisung versehen sein muß, ihre bestimmte Stelle in dem Formular und bestehen aus zwei Theilen, der rechnungs-

und buchungsmäßigen Darstellung des Gegenstandes der Kostenleistung und der eigentlichen Anweisung. Sie führen insofern eine wesentliche Vereinfachung des Anweisungsgeschäfts herbei, als sie die anweisende Behörde von der Bearbeitung des ersten Theils befreien und diese in die Instanz des Rechnungsausstellers und Ressortvorstehers verlegen, so daß der ersteren nur die Prüfung der Rechnung und die Ausfüllung der Anweisung selbst übrig bleibt.

Die eigentliche Rechnung (Liquidation), der Vordertheil des Kassenbelages, wird regelmäßig von derjenigen Dienststelle aufgestellt, in deren unmittelbarem Geschäftsbereich die betreffende Arbeit oder Leistung ausgeführt wird, welche zugleich auch die Arbeit oder Leistung bestellt hat, oder, soweit es sich um Vergütung von Leistungen des Dienstpersonals handelt, von derjenigen Dienststelle, welcher der Beamte oder Arbeiter unmittelbar unterstellt ist. Die Bahnmeister, die Vorsteher der Stationen und Abfertigungsstellen, die Materialien-Verwalter, Werkmeister und Telegraphen-Aufseher, bezw. die Bureaus der betreffenden Ressortvorsteher und Behörden sind es, in deren Händen die Aufstellung der Rechnungen liegt. Dieselbe erfolgt bei allen regelmäßigen Gehalts- oder Lohnbezügen der Beamten und Arbeiter der Verwaltung in festen Terminen von Amtswegen, bei anderen Forderungen des Dienstpersonals und bei Forderungen Dritter, sobald sie geltend gemacht werden; doch sind auch für diese wenigstens bestimmte (monatliche oder vierteljährliche) Zeitabschnitte festgesetzt, innerhalb deren die Rechnungen spätestens eingereicht werden müssen.*) Neuerdings**) ist sogar der Versuch gemacht worden, die von der Verwaltung beschäftigten Handwerker und Lieferanten anzuhalten, ihre Rechnungen gleich von vornherein auf den ihnen von der Verwaltung zu liefernden betreffenden Rechnungs-Formularen niederzuschreiben.

Jede Zahlungsberechnung muß vor der Anweisung zur Zahlung mit dem Vermerk „Die Richtigkeit bescheinigt" versehen werden. Derselbe hat den Zweck, die Richtigkeit und Ordnungsmäßigkeit der den Angaben in dem Belage zu Grunde liegenden Thatsachen und Unterlagen verantwortlich zu bekunden und ist von derjenigen Dienststelle bezw. demjenigen Beamten abzugeben, welcher nach Lage des Falles die damit verbundene Verantwortlichkeit thatsächlich zu übernehmen in der Lage ist. Dies sind wiederum die Rechnungsaufsteller, d. h. der Bahnmeister, der Stations-Vorsteher, der Güter-Expedient, der Telegraphen-Aufseher bezw. die Bureau-Vorsteher der auswärtigen Ressortvorsteher, der Betriebs-

*) Erlaß vom 26. Juli 1889. IV. (IIa) 1546.
**) Erlaß vom 16. Juni 1891. IV. I. 1783.

ämter, der Direktionen, wenn die Funktion der Rechnungsaufstellung in deren Geschäftskreis fällt.

Durch die Abgabe der Richtigkeitsbescheinigung übernimmt der vollziehende Beamte die Verantwortlichkeit dafür:

„daß die Arbeiten bezw. Lieferungen gut und zweckentsprechend ausgeführt, daß von den Lieferanten alle ihnen auferlegten Verpflichtungen vollständig erfüllt sind, daß die Arbeiten bezw. Lieferungen zu dem Zwecke, zu welchem sie geschehen, nothwendig gewesen, und daß die in Ansatz gebrachten Preise ortsüblich sind bezw. nicht billiger haben bedungen werden können."

Die Rechnungen unterliegen demnächst wiederholter Prüfung ihrer sachlichen Berechtigung, sowie der technischen Angemessenheit der Vordersätze und deren rechnerischen Richtigkeit sowohl seitens der dem Rechnungsaufsteller vorgesetzten Dienststelle wie seitens der anweisenden Behörde. Die erfolgte Prüfung wird auf dem rechnungsmäßigen Theil der Formulare bescheinigt. Dieselbe hat sich im Allgemeinen darauf zu erstrecken, ob die untergebenen Dienststellen bei der Ueberwachung der Ausführung der bezüglichen Arbeiten, bei der Abnahme der Lieferungen und bei der Rechnungsaufstellung diejenigen Grundsätze beachtet haben, welche ihnen allgemein oder besonders vorgeschrieben sind.

Im Besonderen soll durch die technische Prüfung, welche alle Vorder- und Einheitssätze der Beläge und deren Anlagen zu umfassen hat, festgestellt werden, ob die Preise im Verhältniß zu der geleisteten Arbeit oder Lieferung angemessen sind, ob nicht mehr Arbeit berechnet ist, als bei ordnungsmäßiger Ausführung in der angegebenen Zeit geleistet werden kann und ob bei der Verwendung von Materialien sparsam verfahren ist. Die rechnerische Prüfung hat den Zweck festzustellen, ob die Beläge ausreichend begründet, die Beträge richtig berechnet und mit der zutreffenden Bezeichnung der Buchungs- bezw. Verrechnungsstelle (Fonds, Titel u. s. w.) versehen sind; ferner, ob die Angaben in den Belägen nach Form und Inhalt den bestehenden Vorschriften entsprechen, ob die eingestellten Beträge entsprechend den einschlägigen Gesetzen, Verordnungen, Reglements, Verträgen, Kontrolen und dergl. zum Ansatz gebracht sind, und ob die Staatskasse zur Leistung der berechneten Ausgabe verpflichtet oder zur Einziehung der betreffenden Einnahme berechtigt ist.

Die technische Prüfung wird durch den Vermerk „technisch geprüft", die rechnerische durch den Vermerk „rechnerisch richtig" (das sogenannte Kalkulatur-Attest) bescheinigt.

Durch letzteres übernimmt der betreffende Beamte die volle Verantwortung für die rechnerische Richtigkeit, für die richtige Angabe der Ver-

buchung und für die formelle Vollständigkeit der Rechnungen und Anweisungen sowie etwaiger zugehörigen Anlagen. Hinsichtlich der sachlichen Zulässigkeit der Kosten-Uebernahme auf die Staatskasse ist der Kalkulatur-Beamte zwar verpflichtet, etwa hervortretende Zweifel an vorgesetzter Stelle vor Abgabe des Kalkulatur-Attestes zur Sprache zu bringen, die Verantwortlichkeit für die Uebernahme liegt aber nicht ihm, sondern dem Decernenten ob.

Die rechnerische Prüfung der Rechnungsbeläge kann nur durch besonders dazu geeignete Beamte erfolgen, welche die Befähigung zur selbständigen Bearbeitung von Rechnungssachen vollständig erlangt und die Zuverlässigkeit für solche Geschäfte bewährt haben. Diese Befähigung wird in Folge der Ablegung der Betriebs-Sekretär-Prüfung als vorhanden angesehen, anderenfalls muß sie besonders nachgewiesen und von der vorgesetzten Behörde ausdrücklich anerkannt werden. Die unrichtige Abgabe des Kalkulatur-Attestes, das Uebersehen von Unrichtigkeiten in der Rechnung, deren Richtigkeit bescheinigt ist, zieht für den Aussteller derselben empfindliche Strafen nach sich. (Nach § 47 der Instruktion für die Ober-Rechnungskammer wird der Beamte, welcher einen Revisions-Fehler bis zur Vorlage der Rechnung bei der Ober-Rechnungskammer ungerügt gelassen hat, mit Geldstrafen von 5—50 Thalern belegt, und Kalkulatoren, welche wiederholt Kalkulfehler nicht moniren, sollen im dritten Falle, wenn sie vorher zweimal erfolglos verwarnt und mit Geldstrafen belegt sind, entlassen werden). Die Bescheinigung der rechnerischen Richtigkeit ist übrigens nicht blos bei den formularmäßig aufzustellenden Rechnungen, sondern auch bei jeder sonstigen Rechnung und Anweisung zu geben, in welcher eine Berechnung vorgenommen wird.

Das technische und rechnerische Richtigkeitsattest wird von Bureau-Beamten ausgestellt; demnächst aber muß die revidirende Behörde die Rechnungen noch selbst prüfen und mit dem Vermerk „Geprüft“ versehen. Damit übernimmt sie ihrerseits die volle Verantwortung hinsichtlich der Angemessenheit der angesetzten Tagewerke, Materialien, Preise &c. sowie hinsichtlich der Zweckmäßigkeit und Nothwendigkeit der Arbeitsausführungen und Lieferungen. Ist die Revisions-Instanz nicht gleichzeitig die anweisende Behörde, sondern einer der Ressortvorsteher — Bau-Inspektor, Maschinen-Inspektor, Telegraphen-Inspektor — so liegt ihm diese Prüfung ob; es findet dann aber noch eine Ueberprüfung in der Instanz der anweisenden Behörde statt, die ebenfalls eine technische und rechnerische ist, jedoch ohne Abgabe einer besonderen Bescheinigung bleibt und auf der Rechnung nur dadurch ausgedrückt wird, daß der überprüfende Beamte die Anfangsbuchstaben seines Namens nebst Datum mit „blauer Tinte“ unter den Vermerk des ersten revidirenden Beamten setzt. (Ver-

schiedene Farben der Tinten: erste Revision mit schwarzer, Superrevision mit blauer, Ober-Rechnungskammer mit rother Tinte).

Dann erst erfolgt die eigentliche Anweisung auf die Kasse.

Bei den nicht formularmäßigen Rechnungen ergiebt sich der Inhalt der Anweisung aus den derselben zu Grunde liegenden thatsächlichen Verhältnissen.

Die Anweisung lautet auf diejenige Kasse, welche den Fonds, auf den angewiesen wird, oder der etwas empfangen soll, verwaltet. Bezüglich der Vollziehung der Anweisung bestimmt § 12 der Geschäfts-Ordnung für die Direktionen: „Verfügungen an die Hauptkasse bedürfen zu ihrer Gültigkeit in der Reinschrift der Unterschrift des Kassenraths und des Präsidenten oder eines der Abtheilungs-Dirigenten, bezw. der von denselben hierfür bestimmten Stellvertreter." In der Praxis wird diese Bestimmung in der Weise ausgeführt, daß, wenn nicht der Präsident oder der Abtheilungs-Dirigent sich die Zeichnung ausdrücklich vorbehalten haben, für dieselben der Decernent zeichnet.*)

Nur diejenigen Kassen-Verfügungen, welche in den dem Präsidenten nach der Geschäfts-Ordnung vorbehaltenen Präsidial-Sachen unter seinem Namen erlassen werden, bedürfen der Mitzeichnung des Kassenraths nicht, sind demselben aber nachträglich zur Kenntnißnahme vorzulegen.

In Betreff der Betriebs-Aemter bestimmt § 10 der Geschäfts-Ordnung für die Betriebs-Aemter, daß Reinschriften von dem Betriebs-Direktor und in Kassensachen außerdem noch von dem Kassen-Decernenten zu unterzeichnen sind; doch ist auch hier Vertretung des Direktors durch den Decernenten, welcher mit der Bearbeitung der Sache befaßt ist, zulässig.

γ. Arten der Anweisung. Wenngleich jede einzelne Kassen-Handlung auf eine Anweisung gegründet sein muß, so erfordert dieser Grundsatz doch nicht, daß jeder Einnahme- und Ausgabe-Posten für sich allein und besonders zur Berechnung und Anweisung gelange. Es ist vielmehr zur Verminderung des Schreibwerks und der Kassen-Buchungen von der Ober-Rechnungskammer gestattet worden, daß in einem Rechnungsbelage und unter einer Anweisung solche Rechnungsbeträge vereinigt werden, welche, wenn auch an verschiedene Empfänger zu zahlen oder von verschiedenen Schuldnern anzunehmen, doch auf dieselbe Finanzgruppe desselben Fonds zu buchen und durch dieselbe Kasse zur anschlagsmäßigen Darstellung zu bringen sind. Die Verschiedenartigkeit der Titel, Positionen und Unterpositionen, sowie die Vertheilung der Ausgaben auf verschiedene Verwaltungszweige bedingen eine Trennung

---

*) Die Verantwortlichkeit für die Anweisung theilt sich zwischen Kassenrath und dem Decernenten nach § 11 der Geschäfts-Ordnung für die Eisenbahn-Direktionen.

der Rechnung und der Anweisung nicht. Dies ist zulässig, weil die Jahres-Rechnungen des Betriebs-Etats der Ober-Rechnungskammer finanzgruppenweise zugehen, so daß der nur einmal für mehrere Kassenoperationen innerhalb derselben Finanzgruppe vorhandene Kassenbelag als Unterlage für die Prüfung aller dieser Operationen ausreicht.*)

Ausnahmen von dieser Regel werden jedoch gemacht und Einzelbeläge oder wenigstens Trennung derselben innerhalb der Anweisung gefordert für solche Ausgabe-Beträge, welche späterhin bei der Rechnungslegung mit anderen gleichartigen Belägen zu besonderen Rechnungs-Zwecken zusammengestellt und gebraucht werden. Eine besondere Art der Kassen-Anweisungen sind

1) die sogenannten fortlaufenden Anweisungen, durch welche die Kassen angewiesen werden, feststehende, periodisch wiederkehrende Einnahmen und Ausgaben an jedem Fälligkeitstermine fortlaufend zu vereinnahmen bezw. zu zahlen, bis die Anweisung widerrufen wird;

2) die Anweisung mittelst Zusammenstellungen. Das Prinzip der letzteren besteht darin, daß jede Dienststelle, die mit Aufstellung, Prüfung und Anweisung der Einzelbeläge befaßt ist, dieselben nach ihrer Aufstellung und Revision etatspositionsweise zusammenstellt und für jede derartige Zusammenstellung ein Verzeichniß anfertigt, in welchem die Endsummen der einzelnen Rechnungen aufgeführt sind. Aus diesen von den verschiedenen Seiten eingehenden Positions-Zusammenstellungen fertigt die Anweisungsbehörde eine Gesammt-Zusammenstellung für jede Etatsposition an, und nimmt die Endsummen in die Zahlungs-Anweisung für die betreffende Finanzgruppe auf. Zur leichteren Durchführung dieser, lediglich dem Zwecke der Verminderung der Einzel-Anweisungen und Einzel-Buchungen dienenden Einrichtung sind die bereits erwähnten, festen Rechnungs-Aufstellungsperioden (früher halbmonatliche, jetzt [mit Ausnahme der Arbeiterlohn-Liquidationen] ganzmonatliche bezw. vierteljährliche) eingeführt.

Von der Aufnahme in solche Zusammenstellungen sind jedoch wiederum ausgeschlossen:

aa. die Beiträge, welche nicht zusammen in einem Rechnungsbelag untergebracht werden dürfen;

bb. die durch fortlaufende Anweisung zur Erledigung gelangenden Posten;

cc. die Beträge über 1000 Mk., welche an einen Empfänger außerhalb eines Vertrages gezahlt werden sollen; (letzteres zur besseren Kontrole derartiger Zahlungen, da bei Beträgen über 1000 Mk. der Regel nach ein schriftlicher Vertrag abgeschlossen werden soll).

---

*) Erlaß vom 16. Juni 1891. IV. I. 1783.

2. Die Kassen-Quittung.

Zur Erledigung des einzelnen Kassen-Geschäfts, soweit Ausgaben in Frage kommen, und zur Vervollständigung der Beläge für dieselben gehört außer Rechnung und Anweisung schließlich die Quittung. Jede Zahlung muß mit einer Quittung versehen sein, die in den Buchhaltereien der Kassen aufbewahrt wird und denselben bei der Rechnungslegung zum Nachweise der ausgeführten Zahlung dient.

Die Quittungen lassen allerdings in ihrer Form nicht immer alle landrechtlichen Erfordernisse einer gültigen Quittung erkennen. Bei formularmäßigen Rechnungsbelägen, auf denen neben der Rechnung und der Anweisung gleichzeitig auch das Quittungsmuster vorgedruckt ist, genügt das Bekenntniß des Empfängers, die in der vorstehenden Rechnung und Anweisung genannte Summe erhalten zu haben. Bei Lohnrechnungen begnügt man sich mit der Eintragung nur des Namens des Arbeiters in die Spalte neben derjenigen, welche den zustehenden Betrag nachweist. Für Arbeiter-Kolonnen, die im Akkord arbeiten, wird sogar nur die Unterschrift des Rottenführers und eines anderen Arbeiters der Rotte über die Empfangnahme des ganzen Betrages verlangt. Bei dem Büchsen-Lohn-Auszahlungs-Verfahren in den Werkstätten genügt die Abgabe der Arbeitsmarke seitens des Arbeiters und einer Bescheinigung der bei der Auszahlung gegenwärtigen Beamten über die erfolgte Einhändigung der Büchse.

Bei Geldsendungen, die mittelst Post-Anweisung gezahlt werden, dient, wenn sie 400 Mark nicht übersteigen, der Postschein als Quittung, bei Baarsendungen jedoch nicht.

b. Die Organisation der Kassen-Verwaltung.

1) System und Personal der Kassen.

Zur Erreichung der erwähnten Zwecke der Kassen-Verwaltung ist ein System von Kassen geschaffen, das eine strenge Gliederung aufweist und einen selbständigen Geschäfts-Verkehr von Kasse zu Kasse bedingt.

Die in Betracht kommenden Arten von Kassen sind, stufenförmig übereinander geordnet und von unten aufgezählt, folgende:

die Abfertigungs-Kassen d. h. die Telegraphen-, Gepäck-, Fahrkarten-, Güter-Kassen, diese einander nebengeordnet,
die Stations-Kassen,
die Betriebs-Kassen,
die Haupt-Kassen,
die General-Staats-Kasse.

Die charakteristischen Unterscheidungsmerkmale dieser Kassen liegen in ihren von unten nach oben sich allmählich erweiternden Aufgaben.

Die untersten Kassen (Abfertigungs-Kassen) haben lediglich oder wenigstens hauptsächlich die Aufgabe, die der Eisenbahn-Verwaltung aus dem Verkehre (Telegraphen- und Transport-Verkehr) erwachsenden Einnahmen einzuziehen und an die Stations-Kasse abzuführen.

Die Stations-Kasse hat nicht nur die Aufgabe, die Verkehrseinnahmen für den Bereich der Station zu sammeln, sondern auch die übrigen, der Station zugewiesenen, sogenannten „verschiedenen Einnahmen“ einzuziehen und nebst den ersteren abzuführen, außerdem aber die aus der Verwaltung der Station regelmäßig entstehenden oder ihr von der höheren Kasse zugewiesenen persönlichen und sächlichen Ausgaben zu leisten.

Die Betriebs- und die Hauptkassen haben nicht nur die Einnahmen, jene von den Stationskassen, diese von den Betriebskassen einzuziehen und die ihnen zugewiesenen Ausgaben zu leisten, sondern auch Einnahme wie Ausgabe nach Maßgabe der erhaltenen Anweisungen und der Kassen-Etats bezw. der Kosten-Anschläge für den Bau buchmäßig darzustellen und schließlich Rechnung über dieselben zu legen. Die Betriebskassen, die einen Theil der früheren Thätigkeit der Hauptkassen übernommen haben, unterscheiden sich von denselben nur durch den geringeren Umfang ihrer Thätigkeit und ihrer Buchungen. Sie sind jedoch hinsichtlich des größten Theils der Einnahmen (der aus dem Telegraphen- und Transportverkehr herrührenden), welche nicht in den Betriebskassen-Etats erscheinen, auch nicht Verrechnungs-, Buchungs- und rechnungslegende Stellen, sondern nur Sammelkassen; sie haben daher die bei ihnen von den Stationskassen eingehenden Einnahmen, nachdem sie die erforderlichen Beträge zur Leistung ihrer eigenen etatsmäßigen Ausgaben zurückbehalten haben, an die Hauptkassen abzuführen. Diese behalten die Einnahmen zwar auch nicht, sondern liefern den ihnen verbleibenden Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben an die Generalstaatskasse ab, müssen dieselben aber vorher nach Maßgabe des Kassen-Etats der Direktion buchmäßig darstellen.

Die außerhalb der Betriebs-Verwaltung stehenden, der Bau-Verwaltung angehörigen Special-Baukassen, deren Aufgabe und Stellung ungefähr denen der Stationskassen gleichkommt, sind den Abtheilungs-Baumeistern des Neubaues beigegeben, um die dringenden Ausgaben des Baues — Zahlungen an die Arbeiter, Unternehmer und kleineren Lieferanten — zu befriedigen; sie sind von den Betriebskassen oder, wenn nicht das Betriebs-Amt, sondern die Direktion den Neubau leitet, unmittelbar von der Hauptkasse abhängig.

Die kleineren Abfertigungskassen, d. h. die Telegraphen-, die Gepäck-, Fahrkarten- und die kleineren Güterkassen haben kein besonderes Kassen-Personal. Der Stationsvorstand verwaltet die Telegraphenkasse, und die Vorstände der

Gepäckabfertigungsstellen, der Fahrkarten-Ausgaben, der Güter-Abfertigung sind gleichzeitig die Verwalter der zugehörigen Kassen, bezw. die diensthabenden Beamten wechseln unter der allgemeinen Verantwortlichkeit des Dienststellen-Vorstehers mit ihm in der Führung derselben ab. Nur für die größeren Güterabfertigungsstellen sind besondere Kassirer bestellt, die je nach der Bedeutung der Kassen im Range der Stations-Assistenten oder der Güter-Expedienten stehen.

Auch das Personal der Stationskassen ist nur gering. Die Geschäftslage derselben gestattet in der Regel, daß der Verwalter dieser Kasse — der Stationseinnehmer — gleichzeitig die Kassen-Geschäfte der Fahrkarten-Ausgabe wahrnimmt. Auf solchen Stationen jedoch, wo die Menge des angestellten Personals, der Umfang der Geldablieferungen und der Zahlungsgeschäfte die Kräfte des Stationskassen-Verwalters stärker in Anspruch nimmt, sind beide Kassen getrennt und ist die Stationskasse, der Bedeutung ihrer Obliegenheiten entsprechend, einem Stationskassen-Rendanten unterstellt.

Der Personal-Bedarf der Haupt- und Betriebskassen ist in Anbetracht der umfangreichen und vielfachen Fondsverwaltungen, des damit verbundenen ausgedehnten Buchungswesens, der Effekten-Verwaltung und der Rechnungslegung sehr viel erheblicher. Das Personal dieser Kassen besteht aus einem Rendanten, sodann einem Kassirer, letzterem jedoch nur bei den Hauptkassen und den für mehrere an demselben Orte domicilirten Betriebsämter vereinigten Betriebskassen, — ferner einer Anzahl von Buchhaltern, Betriebs-Sekretären, Diätaren und Kassendienern, deren Zahl sich nach dem Umfange der Kassen-Geschäfte richtet. Die Betriebskassen, bei denen die Geschäfte des Kassirers von dem Rendanten wahrgenommen werden, haben durchschnittlich 6—8 Beamte. Die Buchhaltereien sind für die Führung der verschiedenen Kassen-Manuale bestimmt.

Der Verkehr zwischen den Kassen wickelt sich ohne das Dazwischentreten der übrigen Verwaltungsorgane und Instanzen ab. Die oberen Kassen bedienen sich vielfach der unteren, um die ihnen aufgetragenen Kassen-Anweisungen zu erledigen, unter Anderem regelmäßig dann, wenn es sich darum handelt, Geldsendungen zu ersparen, wenn also die untere Kasse sich am Zahlungsorte oder in dessen Nähe befindet. Dabei wird der Abrechnung wegen der Instanzenzug in der Regel streng eingehalten. Die Hauptkasse wendet sich nicht direkt an eine Stationskasse mit Umgehung der Betriebskasse, sondern an die letztere, und umgekehrt; nur ausnahmsweise und dringenden Falls ist die Umgehung dieses Instanzenzuges gestattet. Die untere Kasse hat allen den Geldverkehr der Kasse betreffenden Anordnungen der oberen Kasse pünktlich Folge zu geben.

2) Einziehung und Ablieferung der Einnahmen.

Principiell gilt auch hierfür die Bestimmung, daß kein Kassengeschäft ohne Anweisung erfolgen darf. Indessen bezieht sich dies mehr auf die endgültige Verbuchung als auf den Akt der Annahme selbst. Für die letztere bestehen bei allen Einnahmen, welche ihrer Natur gemäß vor dem Eingange weder dem Zeitpunkte noch dem Betrage nach bekannt sind, allgemeine Ermächtigungen. Dies gilt insbesondere von den Transporteinnahmen. Zum Theil geschieht die Annahme auch auf Grund vorläufiger Anweisung der Stationskassen von Seiten der zuständigen Dienstvorsteher, nämlich bei den unvorhergesehenen außerordentlichen Einnahmen, z. B. bei Erstattungen von Reisenden für die von ihnen verursachten Beschädigungen der Personenwagen, oder bei Vereinnahmung von Bahnpolizeistrafen sowie des Preises für freihändig verkaufte abgängige Betriebsmaterialien (Schlacke oder Kohlengrus), wobei es sich um gelegentliche Geschäfte handelt, die von dem Stations-Vorstande 2c. Zug um Zug erledigt werden. Die endgültige Einnahme-Anweisung ertheilt in solchen Fällen das Betriebs-Amt der Betriebskasse, an welche inzwischen die Stationskassen die Einnahmen abgeliefert haben, auf Grund jedesmaliger Anzeige oder auch periodischer Nachweisungen der betreffenden Ressortvorsteher. Zur Annahme der Brutto-Transporteinnahmen von den Abfertigungskassen ist den Betriebs- bezw. Hauptkassen die Ermächtigung allgemein ertheilt. Die Höhe der von den Abfertigungskassen abzuliefernden Einnahmen erfahren die Haupt- und Betriebskassen durch die Mittheilung des von den Verkehrskontrolen monatlich festzustellenden Solls der Einnahmen der Abfertigungskassen. Die endgültige Anweisung zur etatsmäßigen Vereinnahmung und Verbuchung der Transporteinnahmen wird der Hauptkasse erst nach Verlauf von Monaten seitens der Direktion nach erfolgter Abrechnung mit den fremden Bahnen über die gegenseitigen Antheile aus den gemeinschaftlichen Transporteinnahmen mittelst des sogenannten Generalmandats ertheilt.

Was die Ablieferung der baaren Einnahmen betrifft, so sind jeder Kasse bestimmte Termine für die Ablieferung der bei ihr eingegangenen und von ihr eingezogenen Einnahmen an die nächst höhere Kasse gesetzt. Die Abfertigungs-Kassen liefern täglich an die Stationskassen ab*) und zwar die Fahrkarten- und Gepäckkassen abzüglich eines entsprechenden Wechselgeldbetrages, die Güterkassen nach Abzug der nächstfälligen Nachnahme- und Zollbeträge sowie etwaiger Vorschüsse**). Den Stationskassen aber ist neben einem periodischen Ablieferungstermin eine be-

*) § 7 der Geschäftsordnung für die Stationskassen.
**) § 76 der Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften.

stimmte Grenze von dem vorgesetzten Betriebsamte vorgeschrieben, bis zu welcher sie berechtigt sind, Einnahmen anzusammeln*), in Folge dessen die größeren Kassen schneller und in kürzeren Zwischenräumen abliefern, als die gleichartigen kleineren, bei denen sich die Bestände langsamer anhäufen. Bestände in fremder Währung werden von den Stationskassen baar abgeliefert, indessen gleichzeitig in die deutsche Landeswährung zu dem jeweils gültigen, ihnen von der Verwaltung von Zeit zu Zeit mitgetheilten Kurse umgerechnet. Nur der umgerechnete Betrag erscheint in ihrer Abrechnung mit der höheren Kasse. Die eigentliche Umwechselung der fremden Bestände in die Landeswährung findet erst seitens der Hauptkasse statt, soweit diese nicht Gelegenheit gehabt hat, dieselben zu Baar-Zahlungen an solche Verwaltungen zu verwenden, für welche jene Währungsbestände gesetzliche Zahlungsmittel sind. Erst die Hauptkasse verrechnet daher die bei der Verwechselung sich etwa ergebenden Gewinne und Verluste. Die Betriebskassen führen ihre Bestände in fremder Währung einmal monatlich, die Bestände an inländischer Währung aber, so oft solche verfügbar sind, an die Hauptkasse ab**), diese wiederum die ihrigen an die Generalstaatskasse, ebenfalls so oft sie verfügbare Bestände hat***). Hat eine Abfertigungs- oder Stations-Kasse regelmäßig größere Bestände abzuliefern, so kann auch bestimmt werden, daß sie mit Umgehung der Zwischenkassen unmittelbar an eine höhere, geeignetenfalls selbst auf das Girokonto der Hauptkasse bei der Reichsbank abliefert.

Die täglichen Ablieferungen der Abfertigungs- an die Stationskassen erfolgen auf Grund ihrer im Original vorzulegenden Abrechnungsbücher, die periodischen Ablieferungen der Stationskassen an die Betriebskassen und dieser an die Hauptkasse mittelst sogenannter Lieferscheine. Die Arten derselben sind verschieden, je nachdem die Ablieferungen der Einnahmen baar oder durch Anrechnung auf Ausgaben erfolgen, welche die Kasse entweder im Auftrage der höheren Kasse oder zur Erfüllung des Ausgabe-Solls ihres eigenen Kassen-Etats geleistet hat. Ersterenfalls werden an Stelle des baaren Geldes die Beläge mittelst eines besonderen Lieferscheines eingesendet; letzterenfalls findet eine Deklaration der auf die Einnahmen geleisteten Ausgaben am Schlusse jedes Monats statt.

3) Die Leistung der Ausgaben und die Beschaffung der Mittel für dieselben.

Für die Ausgaben gilt die Regel unbedingt, daß niemals ohne Zahlungsauftrag eine Ausgabe geleistet werden darf. Der Auftrag muß auf Grund

---

*) § 23 der Geschäftsordnung für Betriebskassen.
**) § 44 " " "
***) § 46 " " " Hauptkassen.

entweder des endgültigen Anweisungsrechts der Behörden, oder des vorläufigen Anweisungsrechts eines Ressortvorstehers ertheilt sein, oder es muß ein Zahlungs-Auftrag der höheren Kasse an die untere vorliegen.

α) Die Mittel zur Bestreitung der Ausgaben der Betriebs-Verwaltung werden — wie schon aus dem Vorgesagten erhellt — in erster Linie aus den vorhandenen Einnahmen der betreffenden Kasse entnommen, und zwar aus den Transport-Einnahmen, während die „verschiedenen Einnahmen" unverkürzt abzuliefern sind. Die Kassen haben daher von den Einnahmen immer so viel zurückzubehalten, als sie für die Ausgaben der nächsten Zeit brauchen. Doch darf bei den Stationskassen die Ansammlung nicht über die von dem Betriebsamte festgesetzte Grenze hinaus stattfinden, ein etwaiger Mehrbedarf, welchen sie vorzugsweise zu den Zeiten der Gehalts- und Lohnzahlungsperioden gebrauchen, muß daher von der höheren Kasse als Vorschuß erbeten werden. Der Grund für das Verbot längerer Ansammlungen besteht in der Nothwendigkeit, eine Verzettelung der Baarbestände des Staates in den unteren Kassen zu verhüten.

Für die Betriebs- und Haupt-Kassen war früher ein bestimmtes „Betriebs-Kapital" ermittelt, welches ihnen zur Verfügung stehen mußte, um für eine gewisse Zeit die Kosten des Betriebes, d. h. den Geldbedarf theils für die großen Materialien- und Betriebsmittel-Beschaffungen, theils für die Auszahlung der Gehälter und Löhne bestreiten zu können. Jetzt ist durch § 44 der Betriebskassen- und § 46 der Hauptkassen-Instruktion festgesetzt, daß beide Kassen nur so viel Baarbestand haben dürfen, als sie einschließlich der zu erwartenden Einnahmen brauchen, um die Ausgabe-Bedürfnisse der Betriebskasse für drei, der Hauptkasse für fünf Tage zu bestreiten. Diese Bestände werden durch Tages-Rapporte der Betriebskasse an die Hauptkasse und der Hauptkasse an den Kassen-Kurator kontrolirt. Reichen die Bestände der Kasse trotzdem zur Bestreitung der Ausgaben nicht aus, so werden auch hier die fehlenden Mittel als ein Vorschuß von der höheren Kasse baar angefordert, welcher dann aus den Einnahmen der folgenden Periode wieder gedeckt werden muß. Bei diesen Anforderungen ist darauf zu achten, daß die betreffende Kasse nicht mehr als wirklich nothwendig verlangt; es wird deshalb im Verhältniß der Betriebskasse zur Hauptkasse in solchen Fällen regelmäßig das „Gesehen" des vorgesetzten Kassen-Kurators als Anerkennung dafür gefordert, daß der Vorschuß in der bezeichneten Höhe wirklich nothwendig ist. Bei Vorschuß-Abhebungen der Hauptkasse von der Generalstaatskasse muß aus gleichem Grunde die Direktion die Vorschußquittung ertheilen.

β) Die Mittel zur Bestreitung der Kosten der Bau-Verwaltung

werden aus dem Extraordinarium des Etats und den besonderen Anleihe-Gesetzen gedeckt, beim Minister angefordert und von diesem durch die Generalstaatskasse den Direktionen zur Verfügung gestellt. Zur Vereinfachung des Geschäfts und zur Vermeidung der Geldsendungen gilt aber als Regel, daß die erforderlichen Mittel zunächst aus den bereitesten Beständen des Betriebes entnommen und erst am Schlusse des Quartals die von der Hauptkasse vorgeschossenen Beträge von der Generalstaatskasse zurückerstattet bezw. auf die abzuliefernden Beträge angerechnet werden.

γ) Den für die Bezahlung der Zinsen und Amortisationsbeträge erforderlichen Geldbedarf erhalten die Direktionen auf Verlangen ebenfalls von der Generalstaatskasse zu den Auszahlungsterminen baar überwiesen.

4) Der Geldverkehr unter den Kassen

unterliegt nach dem Vorgetragenen dem Bestreben möglichster Einschränkung der Baarsendungen durch Uebertragung der Zahlungen auf andere Kassen und durch Anrechnung auf abzuliefernde Einnahmen, bei Zahlungen an Kassen eines anderen Bezirks durch Anrechnung eigener Forderungen. Dieses Bestreben tritt auch bei der Regelung des Baar-Verkehrs mit dem Publikum und bei den Geldausgleichungen im Verkehr mit den Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins hervor. In ersterer Beziehung bedienen sich die Eisenbahn-Verwaltungen vielfach der Einrichtung des Giro-Verkehrs bei der Reichsbank, soweit ihnen die Zahlungs-Empfänger oder Einzahler durch Errichtung eigener Girokontos bei der Reichsbank Gelegenheit dazu geben.

Um die Baarzahlungen auch im Verkehr der Eisenbahn-Verwaltungen untereinander nach Möglichkeit zu verringern, besteht eine vom Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen besonders geschaffene Abrechnungsstelle, (früher General-Saldirungsstelle genannt), welche von der geschäftsführenden Direktion des Vereins verwaltet wird. Bei dieser müssen gemäß dem „Uebereinkommen betreffend die Abrechnungsstelle des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen" alle Guthaben und Schuldposten aus den Abrechnungen über direkte und Verbandsverkehre mit Ausnahme der das übrige Vereinsgebiet nicht berührenden, gegenseitigen engeren Verkehre der Oesterreich-Ungarischen Bahnen untereinander zur Ausgleichung gelangen.

Das Verfahren ist in der Weise geregelt, daß die Abrechnungs-Bureaus der Verbände, sowie die Kontrolen der Direktionen der Vereins-Abrechnungsstelle, mit welcher sie direkt verkehren, unmittelbar die aus den monatlichen Abrechnungen über den Frachtverkehr und über die gegenseitige Wagenbenutzung sich ergebenden Guthaben oder Schulden der einzelnen Bahnen anmelden, und zwar getrennt nach Währungen, je nachdem die betreffenden Tarife in der Mark-, Gulden-, Franken- oder Rubelwährung, bezw. in Gold-, Silber-

oder Papier-Währung erstellt sind. Die Vereins-Abrechnungsstelle gleicht sodann innerhalb der einzelnen Währungen die darin angemeldeten Schuldposten und Guthaben so weit aus, bis nur noch nicht mehr aufrechenbare Guthaben und Schuldposten übrig bleiben, welche dann baar berichtigt werden müssen. Dies Verfahren findet zweimal im Monat statt.

Die Verwaltungen müssen ferner ihre Schulden in der bedungenen und der Ausgleichung zu Grunde gelegten Währung bezahlen und deshalb die betreffenden Bestände fremder Währung sich nöthigenfalls beschaffen. Gewöhnlich zwar verfügen sie über dieselben in genügender Menge, da sie in der Regel nur dann in fremder Währung zu zahlen haben, wenn die Tarife, auf Grund deren die zu vertheilenden Frachten und Fahrgelder erhoben werden, in der letzteren erstellt sind. Die Verwaltungen haben dann von den erhobenen fremden Währungsbeträgen die den fremden Verwaltungen gebührenden Antheile ebenfalls soweit baar herauszugeben, als die Vereinsabrechnungsstelle die Schuld durch Anrechnung nicht auszugleichen vermocht hat.

Es ergeben sich in dieser Beziehung jedoch nach zwei Richtungen hin Schwierigkeiten. Einerseits wird den inländischen Frachtenzahlern regelmäßig gestattet, die in fremder Währung berechneten Frachten zu einem gewissen, nach dem jeweiligen Börsenkurse sich richtenden Verrechnungskurse (der Börsenkurs der ausländischen Währung mit einem bestimmten Abschlag) in der inländischen Währung zu zahlen. Andererseits dürfen auf den Grenzstationen bei der Lösung der Fahrkarten für inländische Stationen ausländische Reisende in der Währung des Nachbarlandes zahlen, zu welchem Zwecke der Fahrpreis in die ausländische Währung zu dem Börsenkurse der ersteren mit einem bestimmten Zuschlag umgerechnet wird. Daß in dem einen Falle ein Zuschlag erhoben wird, in dem anderen aber ein Abschlag stattfindet, hat darin seinen Grund, daß im ersteren demnächst der Umtausch der vereinnahmten inländischen Währung in ausländische, im zweiten umgekehrt der Umtausch der vereinnahmten ausländischen in inländische Währung nothwendig wird. Im ersteren muß daher einem etwaigen Heraufgehen, im anderen einem möglichen Sinken des Kurses der ausländischen Währung Rechnung getragen werden.

Außerdem sind die Verwaltungen genöthigt, die ihnen nach Auszahlung der Antheile an die fremden Verwaltungen endgültig verbleibenden Reste der in fremder Währung erhobenen Frachtbeträge in die inländische Währung umzusetzen, um sie etatsmäßig verbuchen zu können; denn der Etat ist lediglich in der Landeswährung erstellt. Zur Vereinfachung der daraus entstehenden Schwierigkeiten sind nun für den Bereich der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltungen folgende Einrichtungen getroffen:

Die den Verkehr mit den Nachbarländern hauptsächlich vermittelnden Grenz-Verwaltungen sind für den österreichischen Verkehr die Königl. Eisenbahn-Direktion Breslau, für den russischen Verkehr die Königl. Eisenbahn-Direktion Bromberg und für den französischen Verkehr die Königl. Eisenbahn-Direktion Cöln (linksrh.). Diese drei Verwaltungen haben sowohl die Währungs- und Kursverhältnisse der Zahlungsmittel dieser Länder genau zu verfolgen, wie auch den Geldverkehr aller übrigen preußischen Staatsbahnen mit denselben, soweit er in der fremden Landes-Währung stattfindet, zu vermitteln. Sie setzen daher nicht nur, den Valutaschwankungen entsprechend, den jeweiligen Umrechnungskurs fest*) und theilen ihn den übrigen Verwaltungen mit, sondern sind auch Sammelstellen je für die gedachte Währung. An sie führen deshalb auch die übrigen preußischen Staatsbahnverwaltungen alle bei ihnen vorhandenen Bestände der betreffenden fremden Währung ab. Aus diesen Sammelkassen bezahlen dann die gedachten Verwaltungen die den fremden Verwaltungen nach Maßgabe der General-Saldirungs-Ausgleiche gebührenden Baar-Antheile aller preußischen Verwaltungen und vereinnahmen andererseits zu diesen Kassen die allen preußischen Verwaltungen aus der Abrechnung der Vereinsabrechnungsstelle zufallenden Beträge dieser Währung.**) Zur Vereinfachung der Sache werden demnach bereits in den Abrechnungs-Auszügen von der Vereins-Abrechnungsstelle die von jeder der übrigen preußischen Staatsbahn-Verwaltungen nach der Ausgleichung zu zahlenden oder derselben zukommenden Antheile fremder Währung der betreffenden End-Verwaltung als zu zahlende Schuld oder zu empfangendes Guthaben zugeschrieben. Die Ausgleichung zwischen den preußischen Verwaltungen erfolgt demnächst auf Grund besonderer monatlicher Abrechnungen und zwar lediglich in deutscher Währung. Die Sammelkasse stellt den anderen Kassen den zur Zeit der Ablieferung geltenden Kurs in Rechnung; aller sonstige Gewinn und Verlust aus dem etwaigen Verkauf oder Ankauf der überschießenden oder der fehlenden fremden Währungsbeträge fällt lediglich der Sammelkasse zu.

Behufs Erledigung endlich der nicht vermeidlichen Baarsendungen der Kassen untereinander haben die Verwaltungen für den Verkehr unter den Kassen des eigenen Bezirks einen besonderen Geldbeförderungsdienst eingerichtet, welcher unter Umständen auch für den Geldverkehr mit den Kassen der anschließenden Bahnen in Anspruch genommen wird. Bei diesem dienen wie bei der Beförderung der schriftlichen Korrespondenz die Packmeister als

*) In Betreff der Frankenwährung thut dies für die östlichen Bezirke Direktion Berlin.

**) Erlaß vom 23. Dezember 1886 II b (a) 20206. § 70 der Geschäftsordnung für die Hauptkassen.

Uebermittelungs-Organe, doch ist die Benutzung dieser Beförderungsart insofern eingeschränkt, als manche Verwaltungen dieselbe nur zur Beförderung von geringeren Geldbeträgen (bis zu 200 oder 500 Mk.) benutzen, darüber hinaus aber die Post in Anspruch nehmen.

5) Abrechnung zwischen den einzelnen Kassen eines Direktions-Bezirks.

Die vielfältigen Zahlungs- und Einnahme-Uebertragungen, die Anrechnung der Ausgaben auf die abzuliefernden Einnahmen machen eine fortlaufende, genaue Kontirung der gegenseitigen Schuldposten und Guthaben der einzelnen Kassen und eine regelmäßige Abrechnung derselben untereinander in festen Zeitabschnitten erforderlich. Zu diesem Zwecke dient

α) im Verhältniß der Stationskassen zu den Betriebskassen der sogenannte Kassen-Extract. Dies ist eine allmonatlich von der Stationskasse zu fertigende Abschrift ihres Abrechnungsbuchs, in welchem sie auf der einen Seite alle ihre Einnahmen während des verflossenen Monats aus den verschiedenen Quellen aufzählt, deren Soll, soweit es Einnahmen aus dem Transport-Verkehr betrifft, von den Verkehrs-Kontrolen genau festgestellt ist, und auf der anderen Seite alle Ausgaben, welche sie auf Grund der ihr obliegenden Verpflichtungen oder der besonderen Aufträge und Delegationen ausführt, sowie alle Baar-Ablieferungen an die Betriebskasse unter Bezeichnung der verschiedenen Lieferscheine, mit denen die Baar-Ablieferung oder die Anrechnung erfolgt ist. Die Betriebskasse führt ihrerseits ein Abrechnungsbuch, in welchem für jede Stationskasse ein besonderer Abschnitt eingerichtet ist, und in welchem sie die im Laufe des Monats von den Stationskassen in baar oder durch Anrechnung erfolgenden Ablieferungen bezw. die an dieselben geleisteten Vorschüsse einträgt. Beide (der Kassen-Extract und das Abrechnungsbuch) werden mit einander verglichen und abgestimmt.

In ähnlicher Weise erfolgt die Abrechnung mit den etwaigen Special-Baukassen.

β) Im Verhältniß der Betriebskassen zu der Hauptkasse findet ein entsprechendes Verfahren statt. Die Betriebskasse führt ein Abrechnungskonto, in welchem sie in der gleichen Weise eine genaue Nachweisung ihrer Belastungsposten (Einnahme) und ihrer Entlastungsposten (Ausgabe) giebt, und von welchem sie nach Schluß jedes Monats eine Abschrift der Hauptkasse einreicht. Diese hat ihrerseits für jede Betriebskasse ein nach Soll-Monaten abzuschließendes Abrechnungs-Konto zu führen, in welchem das durch die Verkehrskontrole ermittelte Transport-Brutto-Einnahme-Soll der einzelnen Betriebskassen, sowie die von denselben zu erhebenden „ver-

schiedenen Einnahmen", nebst den der Betriebs-Kasse etwa baar übersandten Beträgen als deren Belastung, und andererseits die von der Betriebskasse darauf bewirkten baaren Ablieferungen, die als Baar angerechneten Beläge oder als endgültig verrechneten, deklarirten Ausgabe-Beträge, sowie die seitens der Hauptkasse etwa erfolgten Gutschriften als Entlastung eingetragen werden. Diese gegenseitigen Kontis müssen übereinstimmen und nöthigenfalls in Uebereinstimmung gebracht werden.

Zur Gewinnung größerer Uebersichtlichkeit über die Anrechnung der Ausgaben auf die Einnahmen gilt übrigens sowohl im Verhältniß der Stationskassen zur Betriebskasse, wie im Verhältniß dieser zur Hauptkasse die Bestimmung, daß die Ausgaben eines Monats nur auf die Einnahmen desselben Monats abgerechnet werden dürfen.

δ) Auch mit den Hauptkassen anderer Staatsbahn-Verwaltungen bestehen ähnliche Abrechnungskonten.

ε) Im Verhältniß der Hauptkasse zur General-Staatskasse dient der Quartals-Kassen-Abschluß, sowie ebenfalls eine Deklaration der Ausgaben auf die Einnahmen als Abrechnungsmaterial, hier jedoch nicht nach einem festgestellten Soll der Verkehrs-Einnahmen, da das Netto-Einnahme-Soll der endgültigen, auf die Direktion fallenden Transporteinnahmen, welches der Generalstaatskasse gegenüber allein in Betracht kommt, erst nach dem Finalabschluß festgestellt werden kann.

6) Buchführung.

Jede Kasse ist verpflichtet, über ihre sämmtlichen Einnahmen und Ausgaben genau Buch zu führen und, wo die Verwaltung sich auf mehrere Fonds erstreckt, die kassenmäßige Verwaltung jedes dieser Fonds nach Maßgabe der betreffenden Anschläge je besonders darzustellen.

Die Buchführung der Abfertigungskassen wird später zur Besprechung gelangen, da sie mit dem übrigen Buchungswesen der Abfertigungsstellen eng zusammenhängt (siehe Abtheilung 3).

Diejenige der Stationskassen ist, da es sich bei ihnen nicht um Fonds-Verwaltungen, sondern nur um chronologische Eintragungen der eingehenden Einnahmen und geleisteten Ausgaben handelt, eine ziemlich einfache. Sie besteht zunächst in einem für Einnahme und Ausgabe gemeinschaftlichen Kassen-Journal, in dem jede Einnahme und Ausgabe der Zeit nach unter einander und daneben nach den verschiedenen Kategorien auseinander gezogen eingetragen wird, sodann in den sogenannten Delegations-Büchern; das sind Nachweisungen, in denen die Stationskasse die Sollbeträge der ihr von der Betriebskasse ein für alle Mal zur Hebung übertragenen verschiedenen Einnahme-Posten nebst den

Fälligkeitsterminen einträgt, um danach deren Eingang kontroliren zu können, endlich in einem Verzeichniß der ihr zur Zahlung zugewiesenen Lohn- und anderen Rechnungen, das sie sofort nach der Zahlung auszufüllen hat, sodaß daraus jederzeit der Gesammtbetrag der bei der Stationskasse an Stelle baaren Geldes lagernden Ausgabe-Beläge ersehen werden kann.

Viel mannichfaltiger und verzweigter gestaltet sich die Buchführung der Betriebs- und Hauptkassen, welche für beide Kassengattungen jedoch eine wesentlich gleichartige und nur bei der Hauptkasse, mit Rücksicht auf die von derselben verwaltete größere Anzahl von Fonds, von größerem Umfange ist.

Die Bücher zerfallen in:

das Haupteinnahme- und Ausgabe-Journal des Rendanten,
das Kassenbuch des Kassirers,
die für jeden Fonds und jedes Konto zu führenden Manuale, wozu auch die Vorschuß- und Depositen-Konti gehören,
das Manual für die Brutto-Ablieferung der Transport-Einnahmen,
die bereits erwähnten Abrechnungskonti.

Bei den Hauptkassen schieben sich noch zwischen das Haupt-Journal des Rendanten und die Manuale zur Erleichterung der Herbeiführung der Uebereinstimmung zwischen beiden die sogenannten Buchhalterei-Journale. Bei den Betriebskassen sind diese meistentheils entbehrlich, können jedoch mit Genehmigung der Direktion auch hier angelegt werden.

Zweck und Art der Buchführung sind doppelt; sie ist eine chronologische und eine systematische; die erste wird durch die Journale und das Kassenbuch, die zweite durch die Manuale bewirkt. In den Journalen werden die einzelnen Kassen-Geschäfte der Zeit nach hintereinander gebucht; in den Manualen dagegen werden die einzelnen Kassen-Operationen nach Fonds und Kontis und innerhalb derselben wiederum nach der anschlagsmäßigen Eintheilung dieser Fonds getrennt, so daß jede besondere Abtheilung eines Anschlages und selbst jeder Verwaltungszweig des Betriebs-Etats dort zur besonderen Darstellung gelangt. In den Journalen und dem Kassenbuch werden die Einnahmen und Ausgaben erst, nachdem sie thatsächlich eingegangen bezw. geleistet sind, eingetragen; in den Manualen werden sie dagegen schon als „Soll" gebucht, d. h. die Beträge, welche auf Grund der einzelnen Kassen-Anweisungen in Einnahme eingehen sollen und in Ausgabe gezahlt werden sollen, werden unmittelbar, nachdem die Anweisung den Kassen vorliegt, in die Manuale eingetragen. Aber erst wenn die thatsächliche Ausführung der Anweisung stattgefunden hat, wird dem „Soll" gegenüber auch im „Ist" der wirkliche Eingang und die wirkliche Auszahlung verbucht, nachdem vorher in dem Haupt-Journal des

Rendanten bezw. in dem Kassenbuch des Kassirers die gleiche Eintragung vorgenommen, und diese auf den Anweisungen durch Vermerkung ihrer Buchungsnummer kenntlich gemacht worden ist.

Durch die Manual-Buchhalterei übt die Kasse gleichzeitig aber nicht nur hinsichtlich des rechnungsmäßigen Solls,*) d. h. der Gesammtheit der in einem bestimmten Zeitraum dem Anschlag gegenüber thatsächlich zur Vereinnahmung und Verausgabung angewiesenen Posten, sondern auch hinsichtlich des anschlagsmäßigen Etatssolls eine Kontrole aus. Das letztere wird für jede Abtheilung und Unterabtheilung des Etats in den Manualen vorgetragen, und die Vergleichung zwischen diesen und dem rechnungsmäßigen Soll bietet dem Buchhalter die Möglichkeit, festzustellen, nicht nur inwieweit die Verwirklichung des ersteren vorgeschritten ist, sondern auch ob etwa Ueberschreitungen desselben in Aussicht stehen. Letzteren Falls muß die Kasse sofort höheren Orts Anzeige erstatten.

Durch das Einnahme-Journal und Ausgabe-Journal übersieht der Rendant die gesammte Lage des Kassengeschäfts und ist im Stande Auskunft zu geben, bei welchen Fonds und Kontis die betreffende Kassen-Operation einzeln nachgewiesen wird. Das Journal hat besondere Kolonnen für die einzelnen Hauptfonds der Betriebs-Verwaltung, der Bau-Verwaltung, der etwaigen Nebenkassen-Verwaltung (Arbeiter-Pensions-, Kranken-, Kleider-Kasse pp.), der Vorschuß- und der Depositen-Verwaltung und für die Abrechnungs-Konten der Betriebs-Aemter. Zur ferneren Nachweisung und zur leichteren Auffindung der verschiedenen Posten dieser großen Fonds dienen die Buchhalterei-Journale, welche für jeden derartigen Fonds besonders und zwar ebenfalls chronologisch geführt werden und angeben, bei welcher Abtheilung der Betriebs- oder Bau-Verwaltung, bei welcher der verschiedenen Nebenkassen, bei welchem der verschiedenen Vorschüsse (Betriebs- oder Bau-Vorschüsse), der verschiedenen Materialien-Kontis u. s. w. der betreffende Betrag zu finden ist. Durch diese ergiebt sich daher erst, in welchem Manual der letztere schließlich verbucht ist. Außerdem werden aber auch die Buchungen in den Journalen und namentlich in dem Haupt-Journal des Rendanten in sehr viel summarischerer Weise als in den Manualen vorgenommen. Es ist zum Zweck der Ersparung von Einzel-Eintragungen gestattet, gleichartige Ausgaben und Einnahmen, z. B. die zu bestimmten Terminen zu zahlenden Besoldungen, Pensionen u. s. w., ebenso wie die Beiträge zu den Hilfs-Kassen, die Anrechnung der unteren Kassen auf die Einnahmen, in einer Summe zu buchen, unter Hinweis auf eine

*) Außer dem etatsmäßigen und rechnungsmäßigen Soll kommt noch das sogenannte „Fälligkeitssoll" in Betracht, das ist das durch 4 getheilte Jahressoll der einzelnen Quartale, bei dem 2., 3., 4. Quartal einschließlich des Solls der vorhergehenden Quartale.

von der Kasse selbst angefertigte Zusammenstellung der einzelnen Posten, welche als Belag bei dem Journal bleibt.

Der Unterschied zwischen dem Haupt-Kassen-Journal und dem Kassenbuch des Kassirers besteht darin, daß im letzteren nur die baaren Geld-Operationen und die in Wirklichkeit sich vollziehenden Einnahmen und Ausgaben von Werthpapieren eingetragen werden, während das Einnahme- und Ausgabe-Journal des Rendanten auch alle nur buchmäßigen Fondsübertragungen, also die Vereinnahmung eines Postens bei dem einen und dessen gleichzeitige Verausgabung bei einem anderen Fonds oder Etatsabschnitt mitmacht, Buchungsmanöver, welche den Baar- und Effekten-Bestand der Kasse sonach nicht berühren. Es muß daher trotz der Verschiedenartigkeit und der Zahl der Buchungen bei richtiger Buchführung immer Uebereinstimmung in dem Unterschiedsbetrage der Einnahmen und Ausgaben beider Bücher vorhanden sein.

Bei den Betriebskassen, die einen Kassirer nicht haben, giebt es auch kein Kassenbuch; hier fällt letzteres mit dem Journal des Rendanten zusammen.

Aber nicht blos Kassenbuch und Haupt-Journal der Haupt- bezw. Betriebskassen, sondern die gesammten Bücher jeder Kasse müssen jeder Zeit sich in vollständigster Uebereinstimmung untereinander befinden. Ob dies der Fall ist, wird durch die Kassen-Abschlüsse festgestellt. Diese sind theils ordentliche, theils außerordentliche, von denen die letzteren regelmäßig mit außerordentlichen Kassen-Revisionen verbunden sind. Die ordentlichen Kassen-Abschlüsse finden täglich, monatlich, vierteljährlich und endlich als Final-Abschluß der ganzen Etatsperiode statt.

Die täglichen Abschlüsse haben nur den Zweck, den Kassenbestand genau mit dem „Ist" der Journalbuch- bezw. Kassenbuchführung in Uebereinstimmung zu halten. Sie sind daher bei allen bestehenden Kassen vorzunehmen.

Die Monats-Abschlüsse sind ebenfalls für alle Kassen vorgeschrieben und erfüllen die weitere Aufgabe, die Uebereinstimmung des Bestandes sowohl mit der Istbuchführung, wie mit der Soll-Buchführung, also auch des Ist's mit dem Soll festzustellen; bei der Betriebs- und Hauptkasse insbesondere haben sie den Zweck, die Uebereinstimmung zwischen den Journalen und den Manualen darzuthun. Der Zeitpunkt des Abschlusses ist jedoch bei den einzelnen Kassen ein sehr verschiedener. Nur die Betriebs-Kasse schließt mit dem letzten Tage des Monats ab. Bei der Hauptkasse findet dagegen der Monats-Abschluß zehn Tage später statt, um derselben die Möglichkeit zu gewähren, die Abrechnungsposten der Betriebs-Kassen aus den letzten Tagen des Monats noch in dieselbe Monatsrech-

nung übernehmen zu können. Die Stations- und Abfertigungs-Kassen wiederum halten die Kassenführung des verflossenen Monats so lange offen, bis ihnen das Soll der Transport-Einnahmen hinsichtlich desselben von den Verkehrs-Kontrolen zugegangen ist.

Die Quartals- und die Finalabschlüsse sind nur für die oberen Kassen vorgeschrieben, welchen die Ausführung von Kassen-Etats und Fonds-Verwaltungen obliegen. Sie fallen zeitlich und zum Theil auch hinsichtlich des Gegenstandes mit den betreffenden Monats-Abschlüssen zusammen. Während aber die letzteren nur die Hauptsummen angeben, die im Ganzen bei den einzelnen Fonds eingenommen und ausgegeben sind, hat der Quartals-Abschluß außerdem nachzuweisen, wie bei jeder einzelnen Abtheilung des Betriebs-Etats und der sonstigen Fonds das Veranschlagungssoll einerseits zu dem Fälligkeits-Soll und andererseits zu dem aus den einzelnen, bis dahin ertheilten endgültigen Einnahme- und Ausgabe-Anweisungen sich ergebenden rechnungsmäßigen Soll und endlich wie dieses letztere sich zu dem wirklichen Ist stellt, bezw. welche Reste in Einnahme und Ausgabe gegen das rechnungsmäßige Soll bis dahin verblieben sind. Außerdem enthält der Quartals-Abschluß eine genaue Darstellung der Einnahmen und Ausgaben sämmtlicher Nebenfonds. Während ferner der Monats-Abschluß nur der Hauptbuchhalterei des Finanzministeriums eingereicht wird, ist der Quartals-Abschluß vorzugsweise dazu bestimmt, dem Arbeits-Ministerium einen Nachweis über die verhältnißmäßige Ausführung des Etats zu gewähren, und bildet die Grundlage für die „Uebersichten über die finanziellen Ergebnisse"; außerdem bietet er das Abrechnungsmaterial zwischen Haupt- und Generalstaatskasse.

Der Final-Abschluß wird in ganz gleicher Weise wie der Quartals-Abschluß aufgestellt und ist im Grunde nur der Abschluß des vierten Quartals; er erfährt daher auch dieselbe weitere Behandlung wie jener.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten prüft auf Grund der Quartals- und Final-Abschlüsse, ob nach Maßgabe der Kassen- und Etatsvorschriften richtig verfahren ist, und ob die Abweichungen von demselben ausreichend begründet sind. Die Generalstaatskasse prüft, ob die Ablieferungen der Hauptkassen mit dem rechnungsmäßigen Einnahme- und Ausgabe-Soll bezw. mit den Restanweisungen übereinstimmen; bei dieser werden, da sie über die Ausführung des Gesammt-Staatseisenbahn-Etats Buch und Rechnung führt, die aus dem Quartals- und Final-Abschlusse der einzelnen Hauptkassen sich ergebenden Einnahmen und Ausgaben der Staatsbahnen zusammengestellt.

Bei den Monats-, Quartals- und Final-Abschlüssen ist die unbedingteste Uebereinstimmung der gesammten Manual-Buchführung mit der Journal-Buchführung erforderlich. Die Summen der Buchungsposten der ersteren

müssen in Einnahme und Ausgabe die entsprechenden Summen des Einnahme- und Ausgabe-Journals des Rendanten ergeben. Diese Uebereinstimmung herbeizuführen ist zunächst und in erster Linie Sache der Kassen-Beamten. Um aber festzustellen, ob sie wirklich vorhanden, werden vor jedem derartigen Abschluß die gesammten Kassen-Bücher von der Kalkulatur geprüft und in ihren Abschlüssen festgestellt.

7) Ein weiteres Mittel zur Prüfung der Uebereinstimmung der Bücher unter sich, bezw. des „Ist“ mit dem „Soll“ bieten die Kassen-Revisionen und bei den Betriebs- und Hauptkassen außerdem die „Einnahme-Kontrolen.“

Die Kassen-Revisionen zerfallen bei den Stations- und Abfertigungs-Kassen in Selbstrevisionen und solche, welche von den Verkehrs-Kontroleuren vorgenommen werden. Die Selbstrevisionen sind unter Abschluß aller Bücher von den Fahrkartenkassen im Laufe eines Monats mindestens dreimal, von den Gepäckkassen täglich, von den Güterkassen unter Aufstellung einer Kassenbilanz an den von der Direktion hierzu bestimmten Tagen vorzunehmen.*) Die Revisionen der Kontroleure sind immer unvorhergesehen und mindestens dreimal im Jahre vorzunehmen. Bei den Betriebs- und Haupt-Kassen theilen sich die Revisionen nach ordentlichen und außerordentlichen. Die ersteren werden allmonatlich acht Tage nach dem Kassen-Abschluß von dem Kassen-Decernenten bezw. Kassenrath vorgenommen, die letzteren unvermuthet mindestens einmal im Jahre von dem Betriebs-Direktor bezw. dem Direktions-Präsidenten unter Zuziehung des Kassen-Decernenten bezw. Kassenraths abgehalten. Ihr Zweck ist hauptsächlich, die Uebereinstimmung des Baarbestandes mit dem sich aus den Büchern ergebenden Soll sowie die Richtigkeit des letzteren selbst zu prüfen. Sie erfordert daher einen abermaligen Abschluß der Kassenbücher. Bei den Revisionen der Abfertigungs-Kassen sowie bei den außerordentlichen Revisionen der Betriebs-Kassen und der Haupt-Kasse findet dieser Abschluß erst nach Beginn der Revision statt, bei den ordentlichen Kassen-Revisionen der letzteren dagegen wird er schon vorher durch die Kalkulaturen bewirkt. Letztere fertigen auf Grund ihrer Prüfung einen sogenannten Kassen-Extrakt an, welcher die Endsummen der Journale und Hauptmanuale enthält und deren Uebereinstimmung ergeben muß. Die Richtigkeit desselben wird von der Kalkulatur geprüft und bescheinigt, die Uebereinstimmung des danach sich ergebenden Soll-Baar-Kassenbestandes mit dem wirklichen Bestande dagegen von dem Kassen-Revisor festgestellt und bezeugt. Die ordentlichen Kassen-

---

*) § 78 der Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften des Deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes.

Revisionen sollen bezüglich der an einem Orte befindlichen öffentlichen Kassen stets an dem gleichen Tage und zu der gleichen Stunde vorgenommen werden, um zu verhindern, daß ungetreue Kassen-Beamte sich etwa gegenseitig mit ihren Beständen aushelfen.*) Kann daher die ordentliche Revision der Eisenbahn-Betriebs- und Hauptkassen mit Rücksicht auf die besonderen Kassen-Verhältnisse der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht an demselben Tage stattfinden, an welchem die ordentlichen Revisionen der übrigen öffentlichen Kassen des betreffenden Orts vorgenommen werden, so muß an diesem Tage wenigstens eine Feststellung des Kassenbestandes auf Grund des Abschlusses der Journale und des Kassenbuches eintreten.

8) Die Einnahme-Kontrole, welche seitens der Kalkulaturen der Direktion und der Betriebsämter geführt wird, hat den Zweck,

α. alle von der Haupt- bezw. Betriebskasse zur Verrechnung zu bringenden Einnahmen nachzuweisen, mögen dieselben in baarem Gelde und geldwerthen Effekten bestehen, oder durch Anrechnung erfolgen, mögen sie durch Kassenanweisungen der Behörden oder durch Soll-Nachweisungen der Verkehrs-Kontrolen zur Einziehung aus den verschiedenen Verkehrszweigen den Kassen aufgegeben werden, oder endlich in Zuschüssen und Ueberweisungen aus den höheren Kassen bestehen;

β. eine fortgesetzte Prüfung darüber zu ermöglichen, daß diese Einnahmen seitens der gedachten Kassen zum Soll gestellt, rechtzeitig erhoben, richtig und rechtzeitig verbucht sind**).

Durch sie wird namentlich auch der Eingang der Verkehrs-Einnahmen kontrolirt, solange dieselben noch nicht etatsmäßig dargestellt werden können, sondern einstweilen auf dem Manual über die Brutto-Ablieferungen aus dem Transport-Verkehr verbucht werden müssen. Auch alle Aenderungen, welche durch Absetzung an den Einnahmen vorgenommen werden, ferner alle Absetzungen an den Ausgaben in Folge von Einnahmen werden durch diese Kontrole verfolgt. Sie macht es unmöglich, daß seitens der Kassen-Verwaltung einzelne Einnahmen absichtlich oder versehentlich nicht eingezogen oder wenn eingezogen, längere Zeit hindurch unverbucht gelassen werden.

Ihre Handhabung erfolgt in der Weise, daß jede Einnahme-Kassen-Anweisung oder jede von der Verkehrskontrole festgestellte Transport-Einnahme-Soll-Nachweisung, bevor sie an die Kasse gelangt, die in der Kalkulatur geführte Einnahme-Kontrole zu durchlaufen hat. Dort ist für jeden Fonds, der auf Einnahmen zu rechnen hat, eine besondere Nachweisung angelegt. In derselben wird die Anweisung oder das Transport-Einnahme-

*) Allerhöchste Kab.-Ordre vom 19. August 1823.

**) Die Dienstvorschrift für die Einnahme-Kontrole ist vom Minister unter dem 31. Oktober 1886 erlassen.

Soll unter fortlaufender Nummer eingetragen und mit der Nummer dieser Eintragung versehen.

Auf Grund der Eintragungen in die Einnahme-Kontrole wird ferner von dem mit der Führung derselben beauftragten Beamten allmählich bis zum Monats-Kassenabschluß durch Vergleichung mit den Kassen-Manualen festgestellt, ob die zum Soll gestellten Einnahme-Posten auch dort zum Soll gestellt bezw. thatsächlich eingegangen und als Isteinnahme gebucht sind. Wo dies geschehen, wird auch in der Einnahme-Kontrole selbst ein entsprechender Vermerk gemacht; die übrigen Posten bleiben offen, bis die Kasse die erfolgte Vereinnahmung nachweist. Läßt die letztere unverhältnißmäßig lange auf sich warten, so ist der Einnahme-Kontrol-Beamte verpflichtet, davon dem Betriebsamt bezw. der Direktion zur weiteren Untersuchung, ob hier nur eine Versäumniß des Schuldners oder etwa eine Unregelmäßigkeit der Kasse selbst vorliegt, Anzeige zu erstatten. Bei Gelegenheit der Kassen-Revisionen überzeugt sich endlich der Kassen-Revisor durch Vergleichung der Einnahme-Kontrole mit den Kassen-Manualen, ob der Führer der ersteren seine Schuldigkeit thut.

Die Einnahme-Kontrole gewährt dem Kassenrath sonach auch die Unterlage, um beim Finalabschluß die Bescheinigung abgeben zu können, daß nicht mehr und nicht weniger, als in den Kassenbüchern angegeben, wirklich zu vereinnahmen war.

Eine besondere Ausgabe-Kontrole ist nicht vorhanden, auch nicht nöthig, weil diese von den Zahlungs-Empfängern selbst ausgeübt wird und angenommen werden darf, daß jeder, welcher den ihm gebührenden Schuldbetrag nicht erhalten haben sollte, sich alsbald bei der Verwaltung melden werde.

c. Der Etats-Abschluß.

Die Ausführung des Betriebs-Etats findet durch den Final-Abschluß zwar einen formellen Abschluß, doch sind damit keineswegs alle Etats- und Kassen-Operationen, welche auf den Etat Bezug haben, beendet. Dies hängt vielmehr lediglich davon ab, ob bis zu dem bezeichneten Abschluß es möglich gewesen ist, das Etatssoll rechtzeitig zu erfüllen. Das ist jedoch vielfach nicht der Fall. Es ist in dieser Beziehung mit zwei Möglichkeiten zu rechnen: Die zur Zeit des Final-Abschlusses vorhandene Abweichung von dem Etatssoll kann eine endgültige sein, weil sich die Verhältnisse anders gestaltet haben, als bei der Veranschlagung angenommen wurde; in diesem Falle ist nichts weiter zu veranlassen. Sie kann aber auch nur eine einstweilige sein, weil die Verhältnisse nicht zu der Zeit eingetreten sind, zu welcher auf ihren Eintritt gerechnet wurde, oder weil es nicht möglich war,

die finanzielle Wirkung derselben so rechtzeitig kassen- und buchmäßig darzustellen, daß dieselbe noch in dem Abschlusse hätte Ausdruck finden können. Je nach dem Stande, in welchem sich diese Entwickelung der finanziellen Ergebnisse befindet, sind daher Abweichungen des rechnungsmäßigen Soll's gegen das Etats-Soll und Abweichungen des Ist's gegen das rechnungsmäßige Soll zu unterscheiden.

Beide Fälle von Abweichungen sind sowohl bei den Einnahmen wie bei den Ausgaben möglich. Soweit dabei Ueberschreitungen des Ausgabe-Solls in Betracht kommen, ist das Erforderliche bereits früher erwähnt. Hier handelt es sich nur um die Fälle des Zurückbleibens gegen das Soll in Einnahme und Ausgabe. Die Ausgleichung dieser Abweichungen findet zum Theil durch Inanspruchnahme der Rechnung des oder der folgenden Etatsjahre vermittelst der sogenannten „In-Reststellung" statt.

α) Hinsichtlich der Einnahmen kommt der erste Fall regelmäßig bei den Transport-Einnahmen vor, weil bei der Umständlichkeit des Abrechnungsverfahrens mit den fremden Verwaltungen die Ausscheidung der Antheile aus den Einnahmen des gemeinschaftlichen Verkehrs für die letzten Monate bis zum Final-Abschlusse meistentheils nicht möglich ist. In solchen Fällen hilft man sich durch eine Schätzung der wahrscheinlichen Einnahmen und stellt die schätzungsweise ermittelten Beträge als fingirte wirkliche Einnahmen in die Jahres-Rechnung vor dem Abschluß derselben ein, ohne daß eine Uebertragung des Einnahme-Soll's auf das nächste Jahr stattfindet, vorausgesetzt allerdings, daß der vorhandene Bestand der Brutto-Einnahmen ausreicht, die geschätzten Reineinnahmen dem Betriebsfonds voll zuzuführen. Andernfalls müßten Uebertragungen des Soll's in das nächste Jahr vorgenommen werden. Ergiebt sich ferner im ersteren Falle bei der endgültigen Abrechnung, daß die Schätzung unrichtig war, so muß der Etat des laufenden Jahres die Plus- oder Minus-Differenzen übernehmen*).

Steht dagegen die Einnahme rechnungsmäßig bereits fest, so daß es möglich gewesen ist, die Kasse mit der Einnahme-Anweisung vor dem Final-Abschluß zu versehen, war es nur nicht angängig, die Beträge beizutreiben, liegt also der zweite Fall, derjenige einer Abweichung des Ist's gegen das rechnungsmäßige Soll vor, so sind die Einnahmen durch besondere Anweisungen bei dem ablaufenden Jahre in Rest, bei dem nächsten Jahre dagegen aus „der vorigen Rechnung" zum Soll zu stellen und in diesem beizutreiben. Stundungen von Einnahmen in das nächste Jahr hinein (z. B. von Frachtkrediten) sind jedoch nur mit Genehmigung des Ministers zulässig, desgleichen

*) Erlaß vom 31. Juli 1879. II 9033 und 25. November 1890. IV (II) 5399.

Abschlagszahlungen der Beamten auf die ihnen auferlegten Schadenersatzbeträge auf Grund außerkontraktlicher Verhältnisse*). Die Inreststellung und Einnahme-Uebertragung hat nöthigenfalls noch für weitere Jahre zu erfolgen, wenn ihre Verwirklichung auch in dem nächsten Jahre nicht möglich gewesen ist, und zwar so lange, bis sich herausstellt, daß auf ihre Einziehung überhaupt Verzicht geleistet werden muß.

Die Verzichtleistung auf dem Fiskus gebührende Einnahmen ist an sich ein Ausfluß des Begnadigungs- und Dispensationsrechts der Krone (siehe § 9 der Instruktion für die Ober-Rechnungskammer v. 18. Dezember 1824).

Dies Recht ist jedoch für gewisse Angelegenheiten von der letzteren auf die Minister und dann weiter auf die unteren Behörden übertragen worden. Die Allerh. Kabinets-Ordre vom 22. Februar 1858 hat die Minister zur Niederschlagung und Ermäßigung von Strafen aus Verträgen über Lieferungen und Leistungen ermächtigt. Ein Allerhöchster Erlaß vom 28. Dezember 1883 aber bestimmt, daß die Königlichen Eisenbahn-Direktionen und Betriebs-Aemter zur Niederschlagung von Lagergeldern, Wagenstrafmiethen, Konventionalstrafen für befugt zu erachten seien, welche auf Grund der Bestimmungen im § 48, § 50⁴ und § 60 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands in den dort vorgesehenen Fällen erhoben werden dürfen, vorausgesetzt daß ein Schaden für die Verwaltung nicht entstanden ist.

In allen anderen Fällen muß hinsichtlich der Ermächtigung zur Verzichtleistung auf dem Fiskus gebührende Einnahmen unterschieden werden, ob dieselben beitreiblich sind oder nicht.

Eine Niederschlagung von an sich beitreiblichen Forderungen kann mit Ausnahme der oben erwähnten Fälle nur Allerhöchsten Orts erfolgen. (Dies gilt insbesondere von den Schadenersatzforderungen des Fiskus gegen Dritte, namentlich auch gegen Beamte. Beitreibliche Forderungen der letzteren Art werden jedoch grundsätzlich erst erlassen, wenn dieselben einen Theil der Schuld abgezahlt haben**). Stellt sich dagegen im Laufe der Zeit heraus, daß die Forderung unbeitreiblich ist, so sind die betreffenden Staatsbehörden für ermächtigt zu erachten, selbständig von der Weiterverfolgung derselben Abstand zu nehmen. Natürlich braucht weder der Niederschlagung von Strafen noch der Verzichtleistung auf unbeitreibliche Einnahmen eine Inreststellung derselben in das nächste Etatsjahr vorangegangen

---

*) Erlaß vom 7. Mai 1884. II. $\frac{\text{b. P. 1178,}}{\text{b. 2041,}}$; siehe auch Erlaß vom 6. December 1878. II. P. 1996.

**) Erlaß vom 17. November 1881. II. P. b (a) 7582.

zu sein. Es kann beides auch bereits im Laufe desselben Etatsjahres stattfinden, und zwar ist dies der häufigere Fall. (Siehe hierüber den folgenden Abschnitt, die Verwaltung des Realbedarfs.)

β) Aehnlich verhält es sich mit den Ausgaben.

Eine Abweichung des rechnungsmäßigen Ausgabe-Soll's von dem Etats-Ausgabe-Soll tritt dann ein, wenn es nicht möglich gewesen ist, gewisse Ausgaben zu leisten, sei es, daß ein Bedarf für die Ausgabeleistung überhaupt nicht hervorgetreten ist, also eine wirkliche Ersparniß vorliegt, sei es, daß die thatsächlichen Voraussetzungen derselben nur bis zum Jahresabschluß noch nicht eingetreten sind, während auf ihren Eintritt noch gerechnet werden muß. In beiden Fällen darf eine Inreststellung und Uebertragung des entsprechenden Ausgabe-Soll's in die Rechnung des nächstfolgenden Jahres stattfinden; im ersteren Falle behufs Verwendung für andere aber gleichartige Zwecke, was jedoch nur bei denjenigen Etatstiteln gestattet wird, bei welchen die zeitliche Uebertragbarkeit ausdrücklich im Staatshaushalts-Etat selbst vorgesehen ist; im anderen Falle für die Verwirklichung der ursprünglich in Aussicht genommenen Zwecke, bei den zeitlich nicht übertragbaren Titeln jedoch — wie bereits auf Seite 92 ausgeführt — nur unter der Voraussetzung, daß die Ausgabe wirthschaftlich bereits dem vergangenen Jahre angehört, und nur aus rechtlichen oder thatsächlichen Gründen erst im folgenden Jahre erfolgen kann.

In allen Fällen gilt aber als selbstverständliche Voraussetzung, daß die in Rest zu stellenden Beträge noch verfügbar sind. Denn „Inreststellen" heißt nicht nur eine Ausgabe in den Etat des nächsten Jahres übertragen, sondern gleichzeitig auch die Mittel dafür dem folgenden Etat zur Verfügung stellen*). Ist die betreffende Positions- oder Titelsumme bereits erschöpft, so kann eine Inreststellung der für die fraglichen Zwecke ausgeworfen gewesenen Beträge nicht mehr stattfinden. Doch ist es möglich, daß, wenn bei einem anderen Titel desselben Etats oder bei demselben Titel eines anderen Kassen-Etats, welche sich mit dem erschöpften Titel übertragen, Ersparnisse gemacht sind, diese für jene Zwecke bestimmt und in das folgende Jahr übertragen (in Rest gestellt) werden.

Es ist hierbei jedoch zu bemerken, daß die Inreststellung ersparter oder nicht ausgegebener Mittel außer bei Titel 9 Pos. 3 Unterposition 1d und bei Position 4 seitens der Direktion nicht selbständig erfolgen kann, die Verfügung hierüber vielmehr dem Minister vorbehalten bleibt, um demselben die Möglichkeit zu gewähren, die bei einer Direktion ersparten Beträge

*) Erlaß vom 19./3. 1890. IV. (IIa) 596.

zunächst zur Ausgleichung von Etatsüberschreitungen desselben Titels bei anderen Direktionsetats zu verwenden. Zu dem Ende sind die Direktionen angewiesen (siehe Erlaß vom 26. Februar 1889), kurz vor dem Final-Abschluß am 5. Mai jeden Jahres dem Minister diejenigen Beträge zu bezeichnen, welche sie in Rest zu stellen wünschen.

Die Inanspruchnahme ersparter Mittel für andere gleichartige Zwecke noch im Laufe des betreffenden Jahres seitens der Direktionen ist nur zulässig in den bereits erwähnten Fällen (siehe Seite 85), wenn es sich um Bauten handelt, deren Kosten aus Titel 13 und 17a in Höhe des Dispositionsfonds zu bestreiten sind oder wenn der Minister besonders die Genehmigung zu denselben ertheilt hat.

Abweichungen des Ausgabe-Ist's gegen das rechnungsmäßige Ausgaben-Soll können nur vorkommen, wenn es aus thatsächlichen oder rechtlichen Gründen nicht möglich gewesen ist, bei bereits angewiesenen Beträgen die Auszahlung zu bewirken, bezw. die Zahlungsempfänger zu ermitteln.

Die gesammten, durch Ueberschreitungen, Ersparnisse, Mindereinnahmen, Einnahme- und Ausgabereste bedingten Abweichungen der wirklichen Etatsausführung gegenüber dem Etatssoll und dem Anweisungs- (rechnungsmäßigen oder wirklichen) Soll finden zunächst im Finalabschluß ihre kassenmäßige Darstellung. Dieser enthält für die Betriebs-Verwaltung nach den einzelnen Einnahme-Titeln und den Finanzgruppen des Ausgabe-Etats eine Vergleichung des Soll's nach dem Etat und der vorjährigen Rechnung mit dem aus Zugang und Abgang sich ergebenden „wirklichen Soll" und ferner der auf das letztere verbliebenen Einnahme- und Ausgabereste. Er giebt gleichzeitig aber auch ein Bild der gesammten Kassenverwaltung, indem er die Einnahmen und Ausgaben sämmtlicher einzelnen Fonds zusammenfaßt und einander gegenüber stellt, und zwar der etatsmäßigen Betriebsverwaltung, der Brutto-Ablieferungen, der verschiedenen Vorschuß- und Depositen-Fonds, ferner der sogenannten Extraordinarien-Rechnung, d. h. der zu Bauzwecken und zu Betriebsmittelbeschaffungen außerordentlich bewilligten Mittel sowie der Einlösungskonten für Zinsscheine und Obligationen, endlich der Nebenfonds.

In einem besonderen Bericht an den Minister hat einen Monat später*) jede Diskretion die wirklich vorgekommenen Abweichungen sowohl gegen das Etatssoll wie gegen das wirkliche Soll eingehend zu begründen, damit der Minister ein übersichtliches Bild über die Gestaltung der Betriebsergebnisse

---

*) Erlaß vom 27. März 1888. II b. (a) 4478 — vom 10. Januar 1891. IV. 100. — vom 5. 5. 1891. V. II. 3661/IV. 1880.

der Staatseisenbahn-Verwaltung erhält, gleichzeitig für die an den Landtag zu machende Vorlage bezüglich des neuen Etatsjahres eine feste Grundlage gewinnt und endlich das Material bekommt, um seinerseits die vorgekommenen Ueberschreitungen dem Landtage gegenüber zu begründen.

3.

Die Finanz-Kontrole.

Die Kassen-Revisionen und Abschlüsse, die Einnahme-Kontrole, die Uebersichten über die finanziellen Ergebnisse sind Kontrol-Mittel, welche die Eisenbahn-Verwaltung selbst anwendet, um während des Laufs der Anschlagsperiode die anschlagsmäßige Ausführung in den Grenzen der Möglichkeit zu sichern. Die eigentliche Finanz- und Staatshaushalts-Kontrole aber liegt außerhalb der Verwaltung theils in den Händen einer besonderen obersten Rechnungsbehörde, der Königl. Ober-Rechnungskammer, theils in den Händen der Krone und des Landtages. Sie wird erst nach Abschluß des Etatsjahres zur Anwendung gebracht und nach dreifacher Richtung hin ausgeübt: als Rechnungs-Kontrole, als Verwaltungs-Kontrole und als Staatskontrole.

Als Rechnungs-Kontrole richtet sie sich auf die Prüfung der formellen Richtigkeit der Rechnungen, d. h. auf die Richtigkeit sowohl der ziffermäßigen Angaben in den Belägen und den Beilagen, wie der darin vorgetragenen Thatsachen und auf die Einhaltung der für die Rechnungslegung vorgeschriebenen Formen. Sie wendet sich daher sowohl gegen die anweisenden Behörden, wie gegen die, die Rechnung technisch und kalkulatorisch prüfenden Beamten und die, die Anweisungen ausführenden Kassen.

Die Verwaltungskontrole dagegen prüft, ob bei der Ausführung des Etats und bei der Anweisung seitens der anweisenden Behörden genau nach den betreffenden Gesetzen und Verwaltungs-Vorschriften verfahren ist, und zwar richtet sie ihr Augenmerk nicht blos auf die Einhaltung der für die Ausführung des Etats gegebenen finanziellen Vorschriften, sondern auch auf die Beobachtung sämmtlicher bei der Erledigung der Verwaltungsgeschäfte in Betracht kommenden Gesetze und Verwaltungsgrundsätze, soweit diese gelegentlich der Erhebung und Verwendung der Staatseinkünfte zur Anwendung gelangen.

Die Staatskontrole endlich betrifft die Verantwortlichkeit der obersten Verwaltungs-Chefs, insbesondere des Finanzministers, und stellt fest, ob in der Verwendung der Mittel, welche durch das Etatsgesetz und die Anleihe-Gesetze bewilligt sind, überall den Bestimmungen derselben gemäß und mit der erforderlichen Oekonomie verfahren ist; sie prüft namentlich die Ueber-

einstimmung zwischen Voranschlag und Ausführung und untersucht die Gründe und Berechtigung der vorgekommenen Abweichungen, insbesondere der Etats-Ueberschreitungen.

Die Rechnungs- und Verwaltungskontrole findet in der Instanz der Ober-Rechnungskammer ihre Spitze; die Staats-Kontrole wird von der Krone und dem Landtage ausgeübt und durch die Thätigkeit der Ober-Rechnungskammer nur vorbereitet.

Die Grundlage für alle drei Arten der Kontrole bildet die sogenannte „Rechnungslegung" derjenigen Kassen, welche mit der kassenmäßigen Verwaltung von solchen Fonds betraut sind, über deren Verwaltung Rechnung zu legen ist. Dies sind die sogenannten Verrechnungsfonds, bei denen die Ausgaben entweder aus den eigenen Einnahmen, oder aus besonderen seitens der General-Staatskasse überwiesenen Mitteln bestritten werden. Zu den ersteren gehören der Betriebsfonds, die verschiedenen Nebenfonds (als Pensions-, Kranken-, Kleiderkassen-Fonds) und die zahlreichen Vorschuß-Konten; zu den letzteren die Bau- und Extraordinarien-Fonds, sowie die Zinsen- und Amortisationsfonds. Nicht Rechnung gelegt wird nur über die Depositenkonti und das allgemeine Vorschußkonto.

Die Rechnungslegung erfolgt durch die Betriebs- und die Hauptkassen und hat die Aufgabe, die Ergebnisse, welche der Final-Abschluß bezüglich aller jener Fonds geliefert hat, durch chronologische und systematische Zusammenstellung der Einzel-Anweisungen, aus denen sich das Schlußergebniß bildet, nachzuweisen und zu begründen. Bei den Baufonds wird, wenn der Bau in dem Rechnungsjahre nicht beendigt worden ist, eine Stückrechnung über die bis dahin fertig gestellten Theile gelegt, mit der Maßgabe, daß bei Bauwerken pp., deren Gesammtbetrag 150 000 Mark nicht übersteigt, nur eine Rechnung als sogenannte Schlußrechnung nach Beendigung des Baues, bei anderen Bau-Ausführungen aber jährlich eine Stückrechnung gelegt wird, indessen letzterenfalls auch nur dann, wenn zu Lasten des Baufonds in dem Rechnungsjahre wenigstens 15 000 Mark verausgabt sind.

Die Grundlage der Rechnungslegung bilden, abgesehen von dem Final-Abschluß, der Betriebs-Etat, einschließlich des aus der vorigen Rechnung übertragenen Restsoll's, die Werkstätten-, Gasanstalts- und Bau-Etats, ferner die Manuale der Kassen und die Beläge. Bei ihrer Aufstellung wird folgendermaßen verfahren:

Soweit Anschläge vorhanden sind, hat nach Maßgabe der Eintheilung derselben die Kasse eine Gesammt-Darstellung aller auf dieselben zur Buchung gelangten Einnahmen und Ausgaben zu geben. Wo es darauf ankommt,

die für bestimmte Zwecke, für welche indessen getrennte Mittel im Anschlag nicht ausdrücklich ausgeworfen sind, verwendeten Beträge kennen zu lernen, z. B. für einzelne Bauwerke, deren Kosten aus Tit. 13 zu bestreiten sind, da werden diese in der Rechnung besonders zusammengestellt. Die Rechnungen werden von den Buchhaltern auf Grund der von ihnen geführten Manuale gelegt; jede einzelne Eintragung in die letzteren wird auch ebenso einzeln nach Gegenstand und Betrag in die Rechnung übertragen. Alles Uebrige ergeben die Beläge, welche in derselben Weise, wie die Posten in der Rechnung folgen, in besondere Hefte zusammengestellt und mit der Nummer des eingetragenen Postens in der Rechnung bezeichnet werden. Man nennt dies die Begründung (Justifizirung) der Rechnung. Die fortlaufenden Anweisungen der vorigen Rechnung ebenso wie die fortlaufenden Verträge werden, in einen Band geheftet, der Rechnung beigefügt. Für die Einreichung der einzelnen Rechnungen, bei der Betriebs-Rechnung auch für die verschiedenen Titel derselben, sind besondere, feste Termine von der Ober-Rechnungskammer gesetzt, die genau eingehalten werden müssen.

Die Rechnungen werden zunächst von dem Betriebsamt bezw. der Direktion abgenommen, d. h. es wird festgestellt, ob in formeller Beziehung alles in Ordnung ist, ob die Vorschriften über die Aufstellung der Rechnungen, über die Begründung der einzelnen Rechnungen und Anweisungen beachtet sind, ob die einzelnen Anweisungen die erforderlichen Bescheinigungen tragen, ob die Beamten, welche dieselben rechnerisch bescheinigt haben, die Fähigkeit hierzu besitzen, ob bei den Fondsumbuchungen die Atteste des Kassenraths abgegeben, ob sämmtliche Beläge und Unterlagen und alle jene zahlreichen Nachweisungen, deren Einreichung außerdem noch verlangt wird, vorhanden sind u. s. w.

Dabei ist zu beachten, daß jede Rechnung in sich begründet sein muß, und eine Bezugnahme auf Beläge, die anderen Rechnungen beigefügt werden, möglichst zu vermeiden ist, sodann daß für jeden größeren Reparatur- oder Neubau die entstandenen, bei Titel 13 oder 17a zu verrechnenden Kosten in der betreffenden Titelrechnung im Zusammenhange unter der Ueberschrift dieses Baues nachzuweisen sind, aus welchem Grunde, wie bereits früher erwähnt, die auf jeden derartigen Bau bezüglichen Kostenbeträge einzeln angewiesen werden.

Sind alle Anstände beseitigt, so werden die Rechnungen mit einem besonderen Abnahme-Protokoll, welches der Kassen-Decernent zu vollziehen hat, der Ober-Rechnungskammer eingereicht.

Hier erfolgt nun die formelle und namentlich die materielle Prüfung derselben. Die dabei gezogenen Notaten werden ebenfalls in die Form von Protokollen gebracht, und zwar als Revisions-Protokoll A., welches speciell

die gegenüber der Thätigkeit der rechnungslegenden Kasse gezogenen Monita (Rechnungskontrole), und Revisions-Protokoll B., welches die Erinnerungen gegen die materielle Begründung der Anweisung durch die anweisende Behörde enthält (Verwaltungskontrole). Beide werden der letzteren binnen einer bestimmten Frist zur Erledigung zugefertigt.

Bei der materiellen Erledigung der Protokolle wird das Notat entweder anerkannt oder nicht anerkannt, oder es wird, falls sich dasselbe etwa gegen eine höhere Verwaltungsvorschrift richtet, die Entscheidung des Ministers eingeholt. Wird das Notat auch von dem Minister nicht anerkannt, so kommt es darauf an, ob die Ober-Rechnungskammer es fallen läßt oder nicht. Letzterenfalls kommt es unter Umständen zu einem Regreßanspruch gegen die Beamten, welche die beanstandete Anweisung gezeichnet haben, und wenn diese denselben nicht anerkennen, möglicherweise zur richterlichen Entscheidung. Der Regel nach fällt hierbei die Rolle des Klägers dem Fiskus zu, da derselbe seinen Anspruch gegen die Gehaltsforderung des Beamten nur dann aufrechnen kann, wenn der erstere liquide ist, was in den seltensten Fällen zutreffen wird. Sind alle Anstände erledigt, so ertheilt die Ober-Rechnungskammer die Berichtigungs- bezw. die Entlastungs-Erklärung zunächst bezüglich der einzelnen Rechnungen und dann bezüglich der ganzen Betriebs-Rechnung. Wegen vorgekommener Etatsüberschreitungen jedoch kann die Ober-Rechnungskammer keine Entlastung eintreten lassen, diese muß der Landtag genehmigen auf Grund des demselben von der Ober-Rechnungskammer vorgelegten Rechenschaftsberichts über den ganzen Staatshaushalts-Etat (Staatskontrole).

B. Beschaffung und Verwaltung des Sachgüter- (Real-) Bedarfs der Staatseisenbahn-Verwaltung.

Die Aufgaben und die Eintheilung, die allgemeine Organisation dieses Dienstzweiges, die Betheiligung der einzelnen leitenden und ausführenden Organe an der Verwaltung desselben sind schon im Allgemeinen Theil unter C. I 4b erörtert. Ebenso ist in dem vorhergehenden Abschnitte die Frage der Festsetzung des Bedarfs und der Beschaffung der Mittel zur Deckung desselben besprochen worden. Es kommt daher hier nur noch die materielle und formelle innere Regelung dieses Dienstzweiges in Betracht. Dieselbe hängt wesentlich von der Art und Weise, in welcher die Beschaffung des Sachgüter-Bedarfs erfolgt, d. h. davon ab, ob letzterer von Dritten angeliefert oder von der Verwaltung selbst beschafft wird. Die erste Art ist die bei weitem üblichste; eine Selbstbeschaffung von Sachgütern findet

seitens der Eisenbahn-Verwaltung nur bei dem Leuchtgase bezw. der elektrischen Erleuchtung und bei gewissen, in den Werkstätten gebrauchten Vorrathsstücken statt.

I. Die Beschaffung des Realbedarfs durch Vergebung von Lieferungen und Leistungen.

a. Grundsätze und Ordnung des Beschaffungs-Verfahrens.

1. Arten und Wahl des Beschaffungs-Verfahrens.

§ 19 der Ober-Rechnungskammer-Instruktion vom 18. Dezember 1824 bestimmt:

„Die für Rechnung des Staates geschlossenen Kontrakte müssen ebenso, wie jeder Ankauf für Rechnung des Staates in der Regel auf vorhergegangene Licitation gegründet sein, insofern nicht in den Verwaltungs-Instruktionen anderweite Bestimmungen enthalten sind, oder Ausnahmen durch die Natur des Geschäfts gerechtfertigt werden.“

Dementsprechend ist auch für die Eisenbahn-Verwaltung als Regel die Vergebung der Lieferungen und Leistungen in öffentlichen Verdingungen vorgeschrieben, und zwar nach Maßgabe der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten für den Bereich seines Ressorts vorgeschriebenen „Allgemeinen Bestimmungen betreffend die Vergebung von Leistungen und Lieferungen im Bereiche des Ministers der öffentlichen Arbeiten“, deren neueste Festsetzung durch einen Erlaß vom 17. Mai 1885 IIa (b) 12 252 erfolgt ist. (E. V. Bl. 85, S. 180).

Der Inhalt dieser Bestimmungen hat sich im Laufe der Jahre sehr geändert. Von ursprünglich rein fiskalischen Gesichtspunkten ausgehend, lediglich das Interesse des Fiskus berücksichtigend, die wirthschaftlichen Interessen des anderen vertragschließenden Theils aber wenig beachtend, diesem außer dem Rechte des Zahlungsempfangs im Wesentlichen nur Pflichten, dem Fiskus aber alle Rechte vorbehaltend, sind in Folge der lebhaften Beschwerden, welche aus den Kreisen des gewerbetreibenden Publikums gegen die harten fiskalischen Verdingungsbestimmungen laut wurden, die letzteren allmählich zu einer billigeren Berücksichtigung der berechtigten wirthschaftlichen Interessen der Lieferanten und Arbeitsunternehmer übergeführt worden. In ihrer gegenwärtigen Fassung stellen sie wesentlich das Ergebniß von Berathungen dar, welche zuerst zu Ende der 70er Jahre und dann später noch einmal im Jahre 1884 zwischen Vertretern der betheiligten Handels- und Industrie-Zweige und Kommissaren des Ministers der öffentlichen Arbeiten stattgefunden haben. Die ersteren Berathungen hatten vor-

zugsweise den Zweck, die berechtigten Interessen des Gewerbestandes überhaupt dem Fiskus gegenüber zur Anerkennung zu bringen; bei den späteren handelte es sich dagegen darum, Vorsorge zu treffen, daß eine ausreichende Betheiligung namentlich des nicht kapitalkräftigen Kleingewerbes bei den Vergebungen des Staats gesichert blieb.

Im Allgemeinen halten die jetzt geltenden Bestimmungen an dem Grundsatze fest, daß für die staatliche Vergebung von Lieferungen und Leistungen das öffentliche Verdingungsverfahren zu wählen ist, weil dasselbe immerhin den sichersten Anhalt für die Erzielung angemessener Preise gewährt und zugleich die Behörden gegen Mißdeutungen und Verdächtigungen ihres Verfahrens bei der Auswahl der Lieferanten und Unternehmer am besten sichert.

Es werden von diesem Grundsatze jedoch Ausnahmen in folgenden Fällen zugelassen:

α) Gewisse Leistungen und Lieferungen, welche nur ein beschränkter Kreis von Unternehmern in geeigneter Weise auszuführen vermag, können mit Ausschluß der Oeffentlichkeit zu engerer Bewerbung in der Weise ausgeschrieben werden, daß nur einzelne Personen zur Bewerbung aufgefordert werden.

Die Aufhebung verschiedener Beschränkungen der Gewerbe-Ordnung sowie die seit Errichtung des Deutschen Reichs eingetretene Ausdehnung und Steigerung der gewerblichen Thätigkeit sind nämlich nach den gemachten Erfahrungen vielfach der Solidität der Erzeugnisse nicht günstig gewesen. Das System der unbeschränkten öffentlichen Submission in seiner vollen Ausdehnung bewirkte außerdem ein Herabgehen des Niveaus der Leistungsfähigkeit der Industrie, weil die reelle Arbeitsleistung dabei nicht genügend zur Geltung gelangen konnte, und in Folge dessen, wenn auch an sich billige Preise, doch keine Gewähr für gute, tüchtige und preiswürdige Leistungen erzielt wurde*). Es ist deshalb den Behörden allgemein in Fällen, in denen die Anwendung des unbeschränkten öffentlichen Verdingungsverfahrens für ungeeignet und dem fiskalischen Interesse nicht zuträglich angesehen werden sollte, gestattet, von diesem Verfahren Abstand zu nehmen und, je nachdem es für vortheilhafter und angemessener erachtet wird, eine beschränkte Ausschreibung oder selbst eine Vergebung aus freier Hand eintreten zu lassen.

β) Dasselbe kann auch dann geschehen, wenn in einer voraufgegangenen öffentlichen Ausschreibung ein geeignetes Ergebniß nicht erzielt worden ist**).

γ) Die Verdingung „aus freier Hand" ohne jede Bietungskonkurrenz darf überdies immer gewählt werden:

*) Siehe Archiv. Bd. 1887. S. 76. Erlaß vom 10. November 1873.

**) I der Allgem. Bestimmungen betreffend die Vergebung von Lieferungen 2c.

bei Dringlichkeit des Bedarfs;

bei Gegenständen, deren überschläglicher Werth den Betrag von 1000 Mk. nicht übersteigt (früher 20, dann 50 Thlr., dann 500 Mk.);

bei Leistungen und Lieferungen, deren Ausführung eine besondere Art von Kunstfertigkeit erfordert;

bei Nachbestellung von Materialien zur Ergänzung des für einen bestimmten Zweck ausgeschriebenen Gesammtbedarfs, sofern kein höherer Preis veranschlagt wird als für die Hauptlieferung. — (Früher wurde die Berechtigung und Zulässigkeit einer Vermehrung oder Verminderung der ursprünglichen Verdingungsmenge um einen gewissen Prozentsatz in dem Vertrage selbst ausbedungen. Diese wesentlich im Interesse des Fiskus gelegene, den Lieferanten und Arbeitnehmer aber sehr belästigende Klausel ist durch die neueren Bestimmungen als generelle Bestimmung wieder beseitigt worden.)

Ueber die Wahl des Verdingungsverfahrens, sowie über die Ertheilung des Zuschlages und den Abschluß des freihändigen Vertrages entscheidet im Einzelfalle diejenige Behörde, welche organisationsmäßig nach Maßgabe der Höhe des Vertragsgegenstandes dafür zuständig ist. Die Ober-Rechnungskammer betrachtet es aber als ihre besondere Aufgabe, zu überwachen, ob die vertragsschließenden Behörden die vorerwähnten Bestimmungen genau innegehalten haben. Es soll deshalb*) im Eingange der über Lieferungen und Leistungen abgeschlossenen Verträge ersichtlich gemacht werden, ob dieselben auf Grund eines öffentlichen Verdingungsverfahrens oder freihändig abgeschlossen sind. Ist letzteres der Fall, so sind in der demnächst aufzustellenden Schlußrechnung die Gründe anzugeben, aus denen von einem öffentlichen Bietungsverfahren abgesehen ist, desgleichen, ob die Verdingung öffentlich oder beschränkt war, ob die Vergebung an den Mindestfordernden erfolgt ist, oder warum nicht, und wie hoch die Mindestforderung gewesen ist.

2. Grundsätze des Verdingungs-Verfahrens.

Hinsichtlich des Verdingungs-Verfahrens gelten folgende Grundsätze:

Oeffentliche Ausschreibungen werden durch die Zeitungen bekannt gemacht, beschränkte nur durch persönliche Aufforderung der zur Bewerbung heranzuziehenden Gewerbetreibenden. Die öffentliche Bekanntmachung sowohl wie die besondere Aufforderung müssen enthalten:

a) die Bezeichnung der zu vergebenden Leistungen und des Umfangs derselben in den wesentlichsten Beziehungen;

---

*) cfr. E. V. Bl. de 1882. S. 173. Erlaß vom 13. Mai 1882.

β) die Bezeichnung des Orts, wo die besonderen Lieferungs- und Leistungsbedingungen und etwaige Zeichnungen einzusehen bezw. von wo sie bezogen werden können.

Der Gegenstand muß so vollständig in den speziellen Lieferungs-Bedingungen bezeichnet werden, daß über alle für die Preisberechnung erheblichen Nebenumstände eine vollständige und zutreffende Beurtheilung des Umfanges und der Art der Lieferung 2c. möglich ist. Preisansätze sollen jedoch nicht gemacht werden. (Das Verfahren des Abgebots nach Prozenten, bei welcher die Verdingungsbehörde einen Maximalpreis vorschrieb und die Angebote in der Angabe eines bestimmten Prozentsatzes unterhalb desselben bestanden, ist beseitigt, weil sich die Verwaltung bei unrichtigen Preisansätzen erheblich schädigte.)

γ) Die Festsetzung des Eröffnungs-Termins der Angebote soll einerseits nicht zu weit hinausgeschoben, andererseits aber unter Berücksichtigung der nach dem Gegenstande der Ausschreibung, der Art und dem Umfange der Lieferung, der Schwierigkeit des aufgestellten Projekts u. s. w. sich verschiedenartig gestaltenden Verhältnisse so bemessen werden, daß den Unternehmern hinreichende Zeit zur Vorbereitung der Angebote bleibt. Hierbei ist namentlich auch in Betracht zu ziehen, ob die zu liefernden Gegenstände allgemein marktgängig sind oder nicht, ob die Preise erfahrungsmäßig erheblichen Schwankungen innerhalb kurzer Frist unterworfen sind, sowie endlich, ob es nach der Natur der ausgeschriebenen Leistungen etwa erforderlich ist, daß die Unternehmer sich an Ort und Stelle über den Zustand der Straßen und Zufuhrwege, die Bezugsquellen der Materialien, die Höhe der Arbeitslöhne, die Beschaffung von Wasser und dergleichen nähere Kenntniß verschaffen, um auf Grund der angestellten Ermittelungen eine genaue Preisberechnung vornehmen zu können. In der Regel wird für kleinere Arbeiten und leicht zu beschaffende Lieferungen eine Frist von 14 Tagen für ausreichend erachtet, während für größere Arbeiten 4—6 Wochen gewährt werden.

δ) Die Zuschlagsfristen dagegen sollen in allen Fällen möglichst kurz bemessen werden, namentlich aber dann, wenn die Lieferung von Materialien ausgeschrieben wird, deren Preise schwankenden Konjunkturen unterworfen sind. Längere Zuschlagsfristen schädigen den Bewerber insofern, als sie ihn um so länger an sein Angebot binden, und deshalb vielleicht verhindern, sich an anderen Verdingungen zu betheiligen, weil er mit der Möglichkeit der Ertheilung des Zuschlages aus der noch schwebenden Verdingung rechnen muß, deren Ausführung im Falle der Zuschlagsertheilung seine Leistungsfähigkeit unter Umständen so stark in Anspruch nehmen kann, daß eine Betheiligung an weiteren Verdingungen seine Kräfte übersteigen würde. Dem-

selben Gesichtspunkt entsprach die Bestimmung*), nach welcher die Dienstkohlen-Vergebung derjenigen Verwaltungen, welche aus den nämlichen Revieren oder Zechen zu beziehen pflegen, nicht gleichzeitig anberaumt werden sollten. Die Verwaltungen sollten sich vielmehr hinsichtlich der Abhaltung dieser Termine unter einander verständigen.**)

Aus gleichem Grunde sollen die gesammten zu vergebenden Materialien nicht in einem einzigen Loose ausgeschrieben, sondern die verwandten Gegenstände in einzelne Gruppen zerlegt und je besonders verdungen werden.

Ferner soll bei größeren Hochbauten die Vergebung der Arbeiten nach den verschiedenen Gewerbs- und Handwerkszweigen getrennt erfolgen, und sollen besonders umfangreiche Anschlagstitel auch hier in mehrere Loose getheilt werden.

Diese Maßregeln bezwecken in erster Linie sämmtlich, daß auch kleineren Gewerbetreibenden und Handwerkern die Möglichkeit einer Bewerbung um die fiskalischen Verdingungen offen gehalten wird. Durch dieselben wird aber gleichzeitig auch das Interesse der Verwaltung insofern besser gewahrt, als sie eine schnellere und gründlichere Prüfung der Angebote und die Ertheilung des Zuschlages in kürzester Zeit ermöglichen.

ε) Für die Zuschlagsertheilung gilt der Grundsatz, daß dieselbe nicht etwa unbedingt an den Mindestfordernden zu erfolgen hat, vielmehr derjenige zu berücksichtigen ist, welcher ein in jeder Beziehung annehmbares Gebot abgegeben hat. Unter dieser Voraussetzung aber soll der Zuschlag bei öffentlicher Verdingung der Regel nach allerdings an einen der drei Mindestfordernden erfolgen, und zwar an denjenigen, dessen Angebot unter Berücksichtigung aller in Betracht kommenden Umstände als das annehmbarste erscheint.

Ein gewisser Spielraum bei der Auswahl unter den Bietern muß den Verwaltungen gelassen werden, um unzuverlässige Bewerber abweisen zu können. Auf der anderen Seite aber erscheint eine unbeschränkte Auswahl unter den Bietern nicht zulässig, theils weil die Gewerbetreibenden zur Betheiligung an der Verdingung nur durch die in Aussicht gestellte Berücksichtigung des vortheilhaftesten Angebots bestimmt werden können, theils weil die Ertheilung des Zuschlages ohne Rücksicht auf die Höhe der geforderten Preise Beschwerden über die willkürliche Begünstigung Einzelner hervorruft, welche durch die öffentliche Verdingung grade vermieden werden sollen. Bei der Feststellung des Mindestgebots spielen übrigens die Frachtkosten eine große Rolle. Es werden deshalb die Preisofferten immer loco Werk erfordert, die Höhe des Gesammtpreises ergiebt sich also erst nach

*) Erlaß vom 26. Januar 1887. II a 289.

**) Diese Bestimmung ist jedoch durch die inzwischen erfolgte Centralisirung der Dienstkohlenbeschaffung (Allg. Th. S. 199) überholt worden.

Zuschlag der Dienstgutfrachten von dem Aufgabe- bis zum Verwendungsort zu dem geforderten Preise*).

Natürlich ist der Behörde auch die Befugniß zur Ablehnung sämmtlicher Gebote und die Beschaffung der Lieferung und Leistung auf anderem Wege vorbehalten, wenn sie nämlich die Gebote der drei Mindestbietenden nicht für annehmbar erachtet, oder auch dann, wenn das Verfahren zu einer so geringen Betheiligung von Gewerbetreibenden geführt hat, daß die abgegebenen Gebote für die Beurtheilung der Höhe der Forderungen die nöthige Unterlage nicht gewähren.

Weitere Gesichtspunkte für die Zuschlagsertheilung sind den Rücksichten auf den Schutz der einheimischen Industrie und Arbeit entnommen, in welcher Beziehung übrigens die Anschauungen gewechselt haben. Während ein Reskript vom Jahre 1871 bestimmte, daß in keinem Falle nur ausländische Produkte zur Bietung zugelassen werden dürfen, verfügten spätere Erlasse Ausschluß derselben bei einzelnen Artikeln, z. B. der Eisenindustrie und der Forstwirthschaft; Schwellen namentlich sollten im Interesse der letzteren nur aus inländischen Forsten bezogen werden. Seitdem ist man wieder auf den ersten Standpunkt zurückgegangen, insofern zur Zeit in den Bietungsbedingungen ein bestimmter Produktionsort überhaupt nicht, und selbstverständlich kein ausländischer, vorgeschrieben werden darf. Es ist aber zur Begegnung der Koalitions- und Konventionspreise inländischer Bewerber wiederum freier Mitbewerb des Auslandes zugelassen.

3. Die Bedingungen des Vertragsabschlusses

zerfallen in allgemeine und besondere. Die allgemeinen betreffen gewisse Bestimmungen, nach welchen bei allen Vertrags-Abschlüssen die civilrechtlichen Beziehungen zwischen Fiskus und Unternehmer hinsichtlich der Erfüllung der beiderseitigen vertragsmäßigen Forderungen gleichmäßig geregelt werden. Bei der Festsetzung derselben ist davon ausgegangen, daß dem anderen Kontrahenten von dem Fiskus im Allgemeinen nicht weitergehende Verbindlichkeiten auferlegt werden sollen, als sich Privatleute in den gleichen Verhältnissen auszubedingen pflegen und daß auch nicht nur die Pflichten sondern auch die Rechte und Interessen der Unternehmer in den Verträgen eine angemessene Berücksichtigung finden.

Insbesondere kommt in Betracht:

a) Die Festsetzung der Lieferfristen. Diese sollen möglichst geräumig bemessen werden, um den Lieferanten genügende Zeit zur vorschriftsmäßigen Ausführung zu lassen. Zu dem Zweck soll das Verdingungs-Verfahren,

---

*) Erlaß vom 20. April 1885. Ia (b) 4699.

thunlichst frühzeitig abgehalten werden, und zwar selbst dann, wenn die zu den Beschaffungen erforderlichen Geldmittel durch den Etat oder besondere Anleihegesetze noch nicht bewilligt sind. Auf der anderen Seite soll die Lieferung umfangreicherer Beschaffungen nicht auf einmal verlangt, sondern auf das ganze Jahr möglichst gleichmäßig vertheilt werden, sowohl um das Ansammeln unnöthiger Bestände zu vermeiden, wie auch um eine gleichmäßige Beschäftigung der Fabriken herbeizuführen.

b) Maßregeln zur Sicherung der rechtzeitigen und vertragsmäßigen Erfüllung. Zu denselben gehört

α) Die Sicherheitsbestellung. Diese ist, soweit es sich um die Zulassung zum Bieten handelt, jetzt aufgehoben. Dagegen kann in geeigneten Fällen von der Hinterlegung einer solchen die Zuschlagsertheilung abhängig gemacht werden. Sie ist sonst nur noch zur Sicherung der Ausführung des Verdingungsvertrages zu fordern, und kann durch Bürgen, baares Geld, gute Werthpapiere, sichere Wechsel und Sparkassenbücher (Berücksichtigung des kleinen Handwerkers) erfolgen. Ihre Höhe ist auf das zur Wahrung der Verwaltung vor Benachtheiligung erforderliche Maß zu beschränken und der Regel nach auf höchstens 5% der Vertragssumme festzusetzen. Wenn die letztere 1000 Mk., oder die zu stellende Kaution den Betrag von 50 Mk. nicht erreicht, so kann auf Sicherstellung überhaupt verzichtet werden.

Kautionen bis zu 300 Mk. können durch Einbehaltung von Abschlagszahlungen bestellt werden.

β) Eine Konventionalstrafe ist in der Regel nur dann auszubedingen, wenn die Behörde ein erhebliches Interesse daran hat, daß der Unternehmer den Vertrag rechtzeitig erfüllt. Es kann gänzlich davon abgesehen werden bei Verträgen über solche Gegenstände, welche in Fällen nicht kontraktmäßiger Lieferung in der bedungenen Menge und Güte ohne Weiteres anderswoher zu beschaffen sind.

c) Die Abnahme der fertigen Lieferungen und Leistungen ist seitens der Behörden aufs Aeußerste zu beschleunigen und nach derselben sofort Zahlung zu leisten. Diese hat sich (im Interesse des kleinen Gewerbetreibenden) auf die ganze Höhe des verdienten Guthabens zu erstrecken. Ist die genaue Feststellung der Güte des Geleisteten ohne weitläufige Ermittelung nicht thunlich, so sollen Abschlagszahlungen bis zu demjenigen Betrage geleistet werden, welchen der abnehmende Beamte nach pflichtmäßigem Ermessen zu vertreten vermag.

d) Schwankungen in den Transportpreisen gereichen zu Gunsten bezw. Ungunsten desjenigen Theiles, welcher die Tragung derselben vertragsmäßig übernommen hat.

e) Meinungsverschiedenheiten sollen durch Schiedsspruch entschieden werden (nicht wie früher durch das einseitige Ermessen der kontrahirenden Behörde).

Daneben werden bei jedem Vertragsabschluß „Besondere Bedingungen“ vereinbart, welche die besondere Natur des betreffenden Vertragsgegenstandes und die für die Beschaffenheit desselben zu stellenden Anforderungen betreffen. Für gewisse häufiger vorkommende, wichtigere Gruppen von Arbeiten und Lieferungen sind auch diese einheitlich für den ganzen Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung festgesetzt, z. B. allgemeine Bedingungen betreffend die Ausführungen von Arbeiten und Lieferungen bei den Hochbauten der Staatsverwaltung, Bedingungen für Lieferung von Betriebsmitteln, von Achsen, Radreifen und Schienen, Steinkohlen, Petroleum u. s. w.

4. Form der Verträge.

Ueber Verträge, welche durch Zuschlag im Verdingungsverfahren oder durch freihändigen Abschluß zu Stande gekommen sind, wird regelmäßig eine schriftliche Urkunde errichtet. Von derselben kann indessen abgesehen werden bei Verträgen unter 1000 Mk., bei Leistungen und Lieferungen, die Zug um Zug erledigt werden, bei einfachen Vertragsverhältnissen, über welche eine alle wesentlichen Bedingungen vereinbarende Korrespondenz vorliegt.

Bei kleineren Lieferungen und Leistungen, welche auf Grund ertheilter Ermächtigung von den Dienststellen-Vorstehern (Bahnmeistern, Stationsvorstehern u. s. w.) bei Kaufleuten und Handwerkern bestellt werden, wird meistentheils das sogenannte „Bestellzettel-Verfahren“ angewandt, darin bestehend, daß der Lieferant oder Handwerker ein von dem Dienststellen-Vorsteher unterschriebenes und ausgefülltes Formular erhält, in welches der Gegenstand, der vorher vereinbarte oder der ortsübliche Preis und der Zeitpunkt der Ablieferung eingetragen worden ist. Die Ausführung der einzelnen Bestellungen wird von dem Dienststellen-Vorsteher durch ein Bestellbuch verfolgt, in welchem die Daten der einzelnen Bestellung und nach deren Erledigung auch der Zeitpunkt sowohl der Einreichung der Rechnung seitens des Ausführenden, wie der Aufstellung der formellen Rechnung durch den Dienststellen-Vorsteher wie endlich der Vorlage derselben bei der höheren Rechnungsinstanz zur Prüfung, Feststellung und Zahlungs-Anweisung eingetragen wird. Ob die Bestellzettel vor ihrer Abgabe an den Ausführenden noch der Genehmigung der betreffenden Arbeit oder Lieferung durch die unmittelbar vorgesetzte Instanz (Ressort-Vorsteher, Betriebsamt, Direktion) bedürfen, hängt von der Bestimmung jeder einzelnen Direktion ab. Dasselbe Verfahren wird auch bei der Abwickelung von solchen Lieferungs- und Leistungs-Verträgen zur Anwendung gebracht, auf Grund deren

die Deckung des sich in gewissen, nicht bestimmt feststehenden Perioden erneuernden Bedarfs an Gegenständen von einem Lieferanten übernommen ist. In Beziehung auf

5. die Abwickelung der Verträge

über Lieferungen und Leistungen kommen an dieser Stelle die Gesichtspunkte in Betracht, nach denen die Verwaltung einerseits bei der Abnahme der auf Grund von Verträgen seitens der anderen Partei erfolgenden Lieferungen und Leistungen verfährt, andererseits die vertragsmäßigen Bestimmungen zur Sicherung der rechtzeitigen Erfüllung der Verträge d. h. die Vorschriften über die Erhebung der etwa vereinbarten Konventionalstrafen zur Anwendung bringt.

Die fertig gestellten Lieferungen und Leistungen, die Betriebsmittel, Materialienmengen, die Erdarbeiten bei Neubauten u. s. w. werden von besonders dazu ausgewählten, sachverständigen Beamten am Lieferungsorte oder an der Arbeitsstelle abgenommen, d. h. in Beziehung sowohl auf die Güte der Ausführung, wie auf die Menge und den Umfang der Lieferung oder Leistung einer eingehenden Prüfung unterzogen. Bei den Betriebsmitteln und den Oberbau-Materialien findet sogar die Herstellung derselben zum Theil unter der Aufsicht besonderer Abnahmebeamten statt, welche die Fabrikationsmethode und alle diejenigen Prozesse zu überwachen haben, deren Ergebniß bei der Abnahme der fertigen Waare nicht in hinreichender Weise geprüft werden kann.*) Nur probe- oder bedingungsmäßig befundene Lieferungen und Leistungen dürfen der Regel nach abgenommen werden. Ausnahmsweise ist es jedoch den leitenden Organen gestattet, bei dringendem Bedarf auch nicht probe- oder bedingungsmäßige, aber an sich brauchbare Materialien zu übernehmen, vorausgesetzt, daß der Lieferant sich zu einer entsprechenden Ermäßigung des verabredeten Preises entschließt**). Ueber die Abnahme werden Bescheinigungen von dem abnehmenden Beamten ausgestellt, in welchen festzustellen ist, ob die abgenommene Lieferung oder Leistung nach Güte, Zahl, Menge oder Umfang den vertragsmäßigen Bedingungen entspricht. Dieselben sind den alsbald aufzustellenden Zahlungs- oder Abschlagszahlungs-Rechnungen zu Grunde zu legen. Die Rechtzeitigkeit der Lieferung 2c. wird durch die Bestell- bezw. Lieferungsbücher und die Vertragsregister überwacht und im Fall der Ueberschreitung der Lieferfrist durch Berechnung und Einbehaltung der verabredeten Buße (Konventionalstrafe) geahndet. Ist der Vertrag vollständig

*) Für diese Funktion ist jetzt die Errichtung zweier selbständiger Abnahmeämter — in Essen und in Kattowitz — in Aussicht genommen worden. Erl. vom 8. Juli 1891. I. 9859. P. I. 6319.

**) Erlaß vom 19. Februar 1889. IIb 1712.

erfüllt, so wird eine Schlußrechnung aufgestellt, und die etwaige Restzahlung sowie die Rückgabe der Kaution gegen ein von dem Lieferanten auszustellendes Anerkenntniß, in welchem er erklärt, daß er aus dem Vertrage nichts mehr zu fordern habe, bewirkt.

Obwohl übrigens nach § 19 der Instruktion für die Königliche Oberrechnungskammer vom 18. Dezember 1824 die von den Behörden rechtsgültig geschlossenen Verträge zum Vortheil der betheiligten Privatpersonen nicht wieder aufgehoben werden dürfen, und ebensowenig eine nachträgliche Abänderung der Bedingungen zum Vortheil derselben stattfinden soll, so sind die Eisenbahn-Behörden unter Umständen doch ermächtigt, sowohl die Lieferfristen zu verlängern, wie auch die etwa verwirkten Konventionalstrafen niederzuschlagen. Die Ermächtigung hierzu ist, wie bereits hervorgehoben, (S. 120) von der Krone den Ressort-Chefs ertheilt worden. Der Minister der öffentlichen Arbeiten aber hat dieselbe seinerseits auf die unteren Eisenbahn-Behörden insoweit übertragen, als die letzteren Lieferfristerstreckungen selbstständig dann eintreten lassen dürfen, wenn dafür gleichzeitig oder vorzugsweise auch das Verwaltungsinteresse selbst spricht. Hierzu, sowie ferner zum Erlaß von Konventionalstrafen innerhalb derjenigen Grenzen, bis zu denen sie organisationsmäßig Verträge selbständig abschließen dürfen, sind sie unter Vorbehalt der Genehmigung des Ministers dann ermächtigt, wenn durch die hinausgeschobene Erfüllung des Vertrages der Verwaltung Nachtheile nicht erwachsen sind und die Lieferfrist ohne Einfluß auf die Preisstellung gewesen ist.*)

Abgesehen von diesen Fällen kann eine Niederschlagung von Konventionalstrafen nur durch den Minister erfolgen. Die unteren Behörden sind jedoch angewiesen, in jedem vorkommenden Falle von Amtswegen zu prüfen, ob Gründe für die Niederschlagung der verwirkten Strafe vorliegen, und bejahenden Falls — unter Umständen selbst ohne ein Gesuch der Partei abzuwarten — einen entsprechenden Antrag höheren Orts zu stellen. Zu diesem Zweck werden allmonatlich dem Minister von jeder Direktion Nachweisungen der niederzuschlagenden Konventionalstrafen vorgelegt Es darf indessen die Niederschlagung nicht lediglich deshalb empfohlen werden, weil Nachtheile aus der verspäteten Lieferung nicht eingetreten sind, zumal die Verabredung von Konventionalstrafen gewöhnlich eine Steigerung des Preises der Lieferung seitens des Lieferanten zur Folge hat, um ihn für die Gefahr der Verwirkung der Strafe zu entschädigen. Um eine Vertragsstrafe zur Niederschlagung zu empfehlen, müssen vielmehr besondere Billigkeitsgründe vorliegen, welche z. B. in guter Ausführung der Arbeit

*) Erlaß vom 7. Mai 1880. IIa. (b.) 5816 u. vom 29. Dezember 1881. II. 160 30.

oder Lieferung, in dem Entgegenkommen der Unternehmer, in ihrer Tüchtigkeit, in der langjährigen Geschäftsverbindung derselben mit der Bahn u. s. w. zu erblicken sind.

b. Die Verwaltung des Realbedarfs.

Die Darstellung derselben beschränkt sich an dieser Stelle auf die Verwaltung der Materialien und Inventarien.

1. Die Verwaltung der Materialien

ist seit dem Jahre 1880 in einheitlicher Weise für alle Direktionsbezirke von dem Minister organisirt worden, und zwar je besonders für die verschiedenen Materialien-Gattungen, für die Oberbau-, die Betriebs-, die Gas-, die Werkstatts- und die Bau-Materialien. Die für jede derselben erlassenen Dienstvorschriften*) enthalten indessen in der Hauptsache dieselben Grundsätze und Bestimmungen für die Verwaltung der einzelnen Gattungen und weichen nur in untergeordneten Punkten, in denen der besondere Verwendungszweck der betreffenden Materialien besondere Verwaltungsmaßregeln erfordert, von einander ab. Nur die Vorschriften für die Verwaltung der Drucksachen, deren Beschaffung, Vertheilung und Verrechnung sich in erheblich einfacherer Weise vollzieht, weisen in der vom Minister im Jahre 1890 festgestellten einheitlichen Dienstvorschrift wesentlichere Unterschiede gegenüber den Bestimmungen für die Verwaltung der übrigen Betriebsmaterialien auf. Dieselben ergeben sich zum Theil von selbst schon daraus, daß die Drucksachen-Verwaltung es auch mit der Herstellung, Aufbewahrung und Verrechnung solcher Drucksachen zu thun hat, welche, wie Fahrpläne und Tarife, zum Verkauf an das Publikum bestimmt sind.

Für die Verwaltung der Schreibmaterialien sind nur wenige allgemeine, ihre Beschaffung und Verrechnung betreffende Gesichtspunkte aufgestellt. Im Uebrigen ist die Regelung derselben den Direktionen überlassen.

---

*) Erl. v. 31. Juli 1880. II b. (a) 8190 betreffend:
Dienstvorschriften für die Einrichtung der Betriebs-Materialien-Verwaltung. E. V. Bl. S. 349.
" " " " Bau-Materialien-Verwaltung, ergänzt durch Erlaß v. 12. Juni 1885. E. V. Bl. S. 151.
" " " " Ober-Baumaterialien-Verwaltung, ergänzt durch Erl. v. 13. April 1886. E. V. Bl. S. 341.
Erlaß vom 16. März 1880. E. V. Bl. S. 139, betr. Werkstatts- u. Werkstatts-Materialien-Verwaltung, ersetzt durch Dienstvorschrift v. 6. Februar 1891. E. V. Bl. S. 51.
" vom 26. März 1884. E. V. Bl. S. 141, betr. Gasanstalts-Verwaltung.

Dem größten Theil der Beamten des äußeren Dienstes werden überdies baare Schreibmaterialien-Vergütungen zur eigenen Beschaffung des Bedarfs gewährt. Nur den Subaltern- und Kanzlei-Beamten der Bureaus sollen nach einem Staatsministerialbeschluß vom 11. Mai 1863 die Schreibmaterialien selbst geliefert werden. Zu diesen Beamten werden in der Eisenbahn-Verwaltung die in den Bureaus der Direktion, der Betriebsämter, der Bau-Inspektionen, der Werkstätten-, Materialien-, Telegraphen-Verwaltung beschäftigten Bureau-Beamten gerechnet. Die Schreibmaterialien-Vergütungen, welche die übrigen Beamten, soweit ihr Dienst einen schriftlichen Verkehr bedingt, empfangen, nämlich die Vorstände der Bahnhöfe, der Abfertigungsstellen der Stationskassen, der Haltestellen, Haltepunkte, Block- und Hilfsstationen, ferner die Bahnmeister, Wagenmeister, Zugführer, Packmeister sind bisher von jeder Bahn-Verwaltung selbständig festgesetzt worden. Es ist jedoch die Ausarbeitung einheitlicher Grundsätze in Beziehung hierauf für den ganzen Bereich der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung im Werke.

Die Aufgaben der Materialien-Verwaltung bestehen, wie bereits im Allgemeinen Theil hervorgehoben, in α) der Abwickelung der Lieferungs-Verträge sowie der Herbeischaffung und Bereithaltung der erforderlichen Vorräthe, β) der Aufbewahrung derselben bis zum Gebrauche und in deren Vertheilung auf die einzelnen Verbrauchsstellen nach Maßgabe des bestellten Bedarfs, γ) in der Buchführung über die Bestände und ihren Verbrauch, einschließlich der Werthberechnung der verbrauchten Materialien sowie der Belastung der einzelnen Verbrauchsstellen mit den Werthen und der damit zusammenhängenden Abwickelung der Vorschußkonten, δ) in der Kontrole über die rechtzeitige und ausreichende Beschaffung, sowie über den Umfang der Bestände und die Höhe des Verbrauchs, ε) in der Aufbewahrung, Wiederverwendung und Verrechnung der für Eisenbahnzwecke noch brauchbaren Altmaterialien, und in der Verwerthung bezw. Vernichtung der für Eisenbahnzwecke nicht mehr brauchbaren Altmaterialien.

α) Abwickelung der Lieferungs-Verträge, Herbeischaffung und Bereithaltung der erforderlichen Vorräthe.

Die Materialien-Verträge werden entweder auf Lieferung einer ziffermäßig bestimmten Menge des betreffenden Bedarfs-Gegenstandes während eines gewissen Zeitabschnittes (gewöhnlich während eines Etatsjahres) oder ganz allgemein auf Lieferung des im Laufe der Zeit entstehenden und angeforderten Bedarfs, ohne Beschränkung auf eine bestimmte Menge und Vertragsdauer abgeschlossen. Im letzteren Falle werden nur die Einheitssätze der zu liefernden Mengen vereinbart. Das erstere Verfahren wird im Allgemeinen bei denjenigen Materialien gewählt, deren Preise größeren Schwankungen unterliegen, oder deren starker Bedarf es zweckmäßig erscheinen läßt, sich nicht

an einzelne Lieferanten und Fabriken dauernd zu binden, oder endlich deren Bedarf nur unregelmäßig auftritt. Diese Voraussetzungen treffen in der Regel bei allen Ober-Baumaterialien, den Bau-Materialien, sowie bei der Mehrzahl der Werkstatts- und Betriebsmaterialien zu. Nur bei den Drucksachen und Schreibmaterialien werden gewöhnlich Verträge der letzteren Art abgeschlossen. Doch ist man neuerdings auch bei dem wichtigsten Betriebsmaterial — den Steinkohlen — im Interesse der Sicherstellung des Bedarfs an denselben dazu übergegangen, mit einzelnen großen Kohlenhändlern oder Gruben Verträge auf fortlaufende jährliche Lieferung bestimmter Mengen ohne Beschränkung der Vertragsdauer, aber unter Bindung der Lieferungspreise an bestimmte Maximalsätze abzuschließen.*) In beiden Fällen können entweder feste Lieferungszeiten oder Anlieferungen auf Grund des jeweilig angeforderten Bedarfs verabredet sein. Das Eine wie das Andere setzt aber eine genaue Abschätzung des Umfangs der in den einzelnen Zeitabschnitten der Vertragsperiode erforderlichen Bedarfsmengen, im ersteren Falle seitens der den Vertrag abschließenden, im andern Falle seitens der denselben abwickelnden Behörde oder Dienststelle voraus. Findet Anforderung nach Bedarf statt, so ist immerhin die endgültige Abrechnung über den erledigten Vertrag Sache der vertragschließenden Behörde, die Abwickelung desselben jedoch, d. h. die Bestellung der erforderlichen Mengen nach Maßgabe des augenblicklichen Bedarfs und der Vertragsbestimmungen, ist für die verschiedenen Materialien-Gattungen einzelnen bestimmten Dienststellen zur selbständigen Erledigung übertragen.

Hinsichtlich der Betriebs- und Oberbau-Materialien hat das Materialien-Bureau der Direktion dafür zu sorgen, daß die je weils erforderlichen Mengen rechtzeitig und ausreichend vorhanden sind. Bei den Werkstattsmaterialien sind in den Lieferungsverträgen von vornherein gewisse Anlieferungs-Magazine nebst der auf dieselben fallenden Quote der ganzen vertraglichen Lieferungsmenge bezeichnet, und ist den Vorständen der Werkstätten, zu denen diese Magazine gehören, vorbehalten, die Vorräthe dieser Anlieferungs-Magazine, aus welchen der Regel nach eine gewisse Anzahl benachbarter Magazine gespeist wird, nach Maßgabe des Bedarfs durch Anforderung bei den Lieferanten innerhalb der festgesetzten Quote zu ergänzen. Die Anlieferung der Baumaterialien wird durch die Vorsteher der Bau-Inspektionen oder die Abtheilungs-Baumeister veranlaßt; für die Drucksachen ist es die Drucksachen-Verwaltung der Direktion, welcher diese Aufgabe für den ganzen Bereich derselben zufällt; bei den

*) Erlaß vom 7. November 1891. I. $\left\{\frac{\text{II.}}{\text{IV.}}\right\}$ 13 219 an die Direktion Breslau.

Schreibmaterialien besteht zwar die Vorschrift, daß der gesammte Bedarf einer Direktion einheitlich von der Direktion ausgeschrieben wird,*) soweit seine Deckung nicht im Wege der Gewährung von Schreibmaterialien-Vergütungen erfolgt; ob jedoch die Anlieferung und die Bedarfsdeckung central stattfindet, oder den einzelnen Behörden und Ressortvorstehern zu übertragen ist, bleibt der Entscheidung jeder Direktion überlassen.

Bei der Bemessung der Höhe der von den Lieferanten seitens der vorbezeichneten Organe von Zeit zu Zeit anzufordernden Lieferungsmengen ist sowohl das eigene Interesse der Verwaltung, wie auch dasjenige der Lieferanten gleicher Maßen ins Auge zu fassen. Das Interesse der Lieferanten erheischt eine möglichst gleichmäßige Vertheilung der Lieferungsmengen auf die ganze Dauer des Vertrages oder des Betriebsjahres, um Störungen im Betriebe ihrer Werke zu vermeiden, und eine gleichmäßige Beschäftigung ihrer Arbeiter zu ermöglichen. Das Betriebs-Interesse dagegen weist jede Verwaltung darauf hin, einerseits sich fortdauernd gegen die Folgen etwaiger Stockungen in den Zufuhren und in der planmäßigen Abwickelung der Lieferungsverträge zu sichern, welche zu jeder Zeit durch unvorherzusehende Ereignisse, durch höhere Gewalt u. s. w. eintreten können und die Gefahr einer Betriebsunterbrechung in sich schließen, andererseits gegenüber einem zeitweise stärker auftretenden Bedarf genügend gerüstet zu sein. Es ist daher nöthig, neben einer ausreichenden laufenden Versorgung der einzelnen Verbrauchsstellen mit allen denjenigen Materialien, welche nicht ohne Weiteres jeder Zeit preiswerth und in guter Beschaffenheit aus anderer Quelle bezogen oder zu bestimmten Zeiten angesammelt werden können, theils allezeit einen bestimmten regelmäßigen Vorrath zu haben, theils denselben zu gewissen Jahreszeiten noch über den regelmäßigen Bestand hinaus zu verstärken.

Bei diesen Ansammlungen ist jedoch jedes Uebermaß zu vermeiden, sowohl um das Betriebs-Kapital der Eisenbahn, in diesem Falle die Materialien-Vorschuß-Fonds, nicht unnöthig zu erhöhen und anderen Verwendungszwecken zu entziehen, wie auch um der Gefahr der Verschlechterung der Materialien durch zu lange Lagerung und einer unnöthigen Vermehrung der durch die Aufbewahrung erwachsenden Verwaltungskosten vorzubeugen. Während daher auf der einen Seite für gewisse hervorragend wichtige Materialien eiserne Bestände vorgeschrieben sind, welche allezeit in Vorrath vorhanden sein müssen, ist auf der anderen Seite für einzelne Gattungen von Materialien eine Höchstgrenze gesetzt, über welche hinaus Bestände nicht vorhanden sein

*) Erlaß vom 10. Februar 1888. II b. 19 701 u. v. 22. Mai 1889. II b. 2464.

dürfen. Folgende eiserne Bestände sind zunächst für die Ober-Baumaterialien durch den Erlaß vom 14. August 1882 II a 10 002 vorgeschrieben:

Für jedes Kilometer aller vorhandenen Geleise sind in Vorrath zu halten a) bei Stahlschienen 8 m derselben, b) bei eisernen Schienen 12 m; außerdem c) wenn dieselben auf eisernen Querschwellen ruhen, 8 Stück Querschwellen und 0,05 Tonnen Kleineisenzeug, d) wenn sie auf eisernen Langschwellen ruhen, 2 Stück Langschwellen und 0,06 Tonnen Kleineisenzeug; e) wenn sie auf hölzernen Querschwellen ruhen, 2 Stück hölzerne Querschwellen und 0,08 Tonnen Kleineisenzeug; endlich f) von allen in den Geleisen vorhandenen Weichen bezw. Herzstücken 4% Zungenvorrichtungen und 4% Herzstücke.

Desgleichen werden jederzeit von den Lokomotiv-Dienstkohlen, abgesehen von einem laufenden Betriebs-Vorrath von etwa 2 bis 3 Wochen, größere Reservebestände gehalten, um für unvorhergesehene Ereignisse, Ausbruch eines Krieges, eines Strikes der Kohlengruben-Arbeiter u. s. w. vorbereitet zu sein. Zu diesen Beständen tritt ferner vorübergehend beim Beginn der Herbstverkehrs-Periode eine weitere Dienst-Kohlenansammlung, welche einem Bedarf von etwa sechs Wochen entspricht, um während der Dauer dieser durch gesteigerten Verkehr ausgezeichneten Periode, welche etwa von Anfang Oktober bis Mitte Dezember reicht, die laufenden Bezüge an Dienstkohlen auf die Hälfte herabsetzen zu können, und dadurch einen größeren Theil des Wagenparks für die Bewältigung des Massenverkehrs an Privatgütern verfügbar zu machen. Eine gänzliche Einstellung der Kohlenbezüge in dieser Zeit verbietet sich im Interesse des Kohlengruben-Betriebes, da die Eisenbahnen für gewisse Kohlensorten (Stück- und Würfelkohlen) die Hauptabnehmer der Gruben und Zechen sind, deren Nichtverwendung, da sie gleichzeitig den Hauptbestandtheil der ganzen Grubenförderung zu bilden pflegen, diese zur Einstellung des Betriebes nöthigen würde. In Berücksichtigung dessen sind vielmehr die Verwaltungen durch höhere Anordnung veranlaßt worden,*) den Bezug einer gewissen Mindestmenge des Dienstkohlenbedarfs gleichmäßig auf alle Monate des Jahres zu vertheilen. Uebrigens würde die Absicht einer noch stärkeren Anhäufung von Kohlenvorräthen auch auf Seiten der Eisenbahnverwaltung zumeist an der Platzfrage, an dem mangelnden Raum zur Unterbringung derselben scheitern.

Hinsichtlich der übrigen Materialien bestehen zur Vermeidung eines zu starken Anschwellens der Bestände folgende Bestimmungen:**)

Bei den Werkstattsmaterialien soll höchstens ein vierteljährlicher Bedarf, bei den Drucksachen 20% des Jahresbedarfs, bei den übrigen Betriebs-

*) Erlaß vom 31. März 1890. II a. IV. 3364. V. II b. 1831.
**) Erlaß vom 11. Dezember 1886. II b. (a) 17 945.

materialien ein Bedarf von etwa 2 Monaten in Vorrath gehalten werden. Hinsichtlich der Ober-Baumaterialien ist für den Schluß des Etatsjahres die Ansammlung stärkerer Bestände zugelassen, weil bald nach dem Eintritt des neuen Etatsjahres, im Frühjahr, regelmäßig die großen Unterhaltungs-, Erneuerungs- und Erweiterungs-Arbeiten an dem Bahnkörper beginnen, für deren schleunige und ununterbrochene Ausführung größere Mengen dieser Materialien vorhanden sein müssen.

Abgesehen aber von diesen Maßstäben allgemeiner Art, nach denen sich der Umfang der Materialien-Bestellungen seitens der damit betrauten Dienststellen zu richten hat, kommt für denselben im Besonderen natürlich jedes Mal die Höhe des jeweiligen thatsächlichen Bedarfs in Betracht, welcher von den einzelnen Verbrauchsstellen bei ihnen angemeldet wird.

Zum Theil zwar ist dieser Bedarf schon im Voraus besonders veranschlagt, bei den Oberbau- und Betriebsmaterialien in den sogenannten „Materialien-Verbrauchs-Etats", bei den Werkstatts- und Gasanstalts-Materialien in den Werkstätten und den Gasanstalts-Etats selbst, bei den Bau-Materialien durch besondere Bedarfsfeststellungen des Betriebsamts. Diese Etats geben jedoch nur die großen Jahres-Mengen an, welche an Oberbau-Materialien von den einzelnen Bau-Inspektionsbezirken, an Betriebsmaterialien von den einzelnen Nebenmagazinen, an Werkstattsmaterialien von den einzelnen Hauptwerkstätten bezw. den Neben- und Betriebswerkstätten eines Betriebsamtsbezirks verbraucht werden dürfen. Sie bezeichnen daher nur die Jahresgrenze des Verbrauchs, bis zu welcher in dem betreffenden Ressortbezirk herangegangen werden und deren Ueberschreitung nur mit höherer Genehmigung erfolgen darf. Sie sind aber nicht geeignet, der Feststellung des augenblicklichen Bedarfs der einzelnen Verbrauchsstellen, welcher sich in den einzelnen Zeitabschnitten des Jahres sehr verschieden groß gestaltet, und demgemäß der Bemessung der Höhe der bei den Lieferanten jeweilig zu bestellenden Mengen zu Grunde gelegt zu werden. Hierfür bieten vielmehr nur die von den einzelnen Verbrauchsstellen periodisch aufzustellenden Bestands- und Bedarfs-Anmeldungen die Grundlage. Diese gehen zunächst an das die Verbrauchsstelle unmittelbar versorgende Neben- oder Hauptmagazin; letzteres stellt daraus den Bestand und Bedarf seiner sämmtlichen Verbrauchsstellen zusammen, vergleicht ihn mit seinem eigenen Bestande und meldet die fehlenden Mengen unter Angabe des Gesammt-Bedarfs und -Bestands, einschließlich des eigenen, bei dem etwa noch vorhandenen oberen Magazin oder, wenn ein solches nicht mehr vorhanden, bei denjenigen der obenbezeichneten Organe an, welche mit der Abwickelung der Lieferungsverträge und der Bestellung der Materialien bei den Lieferanten betraut sind. Ist dies ein Direktionsorgan (Materialienbureau, Drucksachen-

Verwaltung), so haben die den Betriebsämtern unterstellten Verbrauchsstellen und Magazine ihre Bedarfsmeldung durch die letzteren einzureichen, um denselben Gelegenheit zur Prüfung, etwaigen Abänderung der Bedarfsmeldung und Verfolgung übertriebener Anforderungen oder zu starken Verbrauchs der Dienststellen zu geben. Die betreffenden Organe können dann die Bedarfsdeckung entweder durch Ausgleichung der Bestände zwischen den einzelnen Magazinen und Verbrauchsstellen oder durch Bestellung des fehlenden Bedarfs bei dem Lieferanten herbeiführen. Demselben wird durch Bestellzettel Menge, Zeit, Ort der Anlieferung und der Transportweg angegeben, welchen die Sendungen zu nehmen haben.

β) Die Aufbewahrung der Bestände (Magazinirung) und ihre Vertheilung zum Gebrauche.

Soweit die einzelnen Materialien in Vorrath zu halten und nicht unmittelbar an die verbrauchenden Dienststellen von den Lieferanten abzuühren sind, werden sie in Magazinen aufbewahrt und von Materialien-Verwaltern und Magazin-Aufsehern verwaltet. Die Magazine sind nicht durchweg geschlossene oder verschließbare Räume, da diese nur für diejenigen Materialien nöthig erscheinen, deren Beschaffenheit unbedingt eine vor den Einflüssen der Witterung, vor Feuersgefahr und vor fremden Eingriffen sichere Aufbewahrung erfordern. Es werden daher Kohlen, schwere Oberbau-Materialien, Baumaterialien und ein Theil der Ersatzstücke der Lokomotiven und Wagen (Achsen und Räder) im Freien aufbewahrt. Die Verwalter der Magazine sind für die ordnungsmäßige Aufbewahrung der Magazinbestände nach Beschaffenheit, Menge und Gattung, für die Uebereinstimmung der thatsächlichen mit den buchmäßigen Beständen, für die richtige Verausgabung der Materialien an die zum Empfange berechtigten Dienststellen, für die gehörige Belegung der verausgabten Mengen durch Empfangsbescheinigung der Empfänger, endlich für die richtige Buchführung über Bestand, Zugang und Abgang verantwortlich.

Die Vereinnahmung der Materialien seitens der Magazin-Verwalter erfolgt auf Grund einer Anweisung bezw. Benachrichtigung der beschaffenden Organe oder der übergeordneten Magazine.

Die Verausgabung darf nur an die den Magazinen als zum Empfange derselben ausdrücklich berechtigt bezeichneten Dienststellen, Beamten und Arbeiter stattfinden, und zwar auf Grund besonderer Verlangezettel, welche zum Theil von der der verlangenden Dienststelle vorgesetzten Instanz ausgestellt oder bescheinigt sein müssen, oder nach Maßgabe gewisser Einheitssätze, welche für den Verbrauch der einzelnen Dienststellen oder der einzelnen

Betriebsmittel (Lokomotiven und Wagen) an Brenn-, Schmier- und Beleuchtungs-Materialien 2c. festgesetzt sind. Bei der Verausgabung haben die Magazin-Verwalter darauf zu sehen, daß bei denjenigen Materialien, deren Güte unter längerem Lagern leidet, die festgesetzten Lagerzeiten (z. B. für Kohlen 3 Monate) nicht überschritten und deshalb die älteren Vorräthe möglichst zuerst verausgabt werden. Die sogenannten eisernen oder Reserve-Bestände müssen daher innerhalb dieser Fristen zwar ebenfalls verbraucht, gleichzeitig aber erneuert werden, so daß sie fortgesetzt in derselben Höhe vorhanden sind.

γ) Die Buchführung über die Bestände und ihren Verbrauch.

1. Ueber die gesammte Materialienbewegung der Magazine wird zunächst von den Verwaltern derselben genau Buch geführt.

Jedes Magazin führt ein Eingangs- und ein Ausgangsbuch, — letzteres je besonders für die geraden und die ungeraden Monate, — und trägt in dieselben chronologisch die einzelnen Materialien nach einander in Einnahme und Ausgabe unter genauer Bezeichnung der Menge und Gattung, der Abgeber und Empfänger, der Verwendungszwecke und der Verwendungsstellen ein. In den Ausgabebüchern, welche für einzelne Materialien (z. B. Kohlen und Schmiermaterialien) auch besonders angelegt werden können, erhält der Magazin-Verwalter außerdem eine Quittung des Empfängers, bei den Lokomotivkohlen gleichzeitig unter Bezeichnung der Maschine, für welche die Materialien angefordert und ausgegeben sind. Die Magazin-Buchführung hat sich indessen lediglich mit der Verbuchung der Mengen bezw. der Stücke der Materialien, nicht mit der Aufzeichnung der Geldwerthe derselben zu befassen.

Jedes Magazin giebt sodann allmonatlich in einer „Verwendungs-Nachweisung" an, wie sich der zu Beginn des Monats vorhandene Bestand jedes einzelnen Materials bis zum Schluß desselben durch Zu- und Abgang verändert hat, woher die Zugänge stammen, zu welchem Zweck und an welche Stelle die einzelnen Ausgaben erfolgt sind. Diese Nachweisungen werden nebst dem Ausgabebuch des betreffenden Monats, in welchem sich die Quittungen der Empfänger befinden, an die vorgesetzte Kontrolstelle, also hinsichtlich der Werkstatts-, Oberbau- und Betriebsmaterialien an das Materialien-Bureau der Direktion, hinsichtlich der Bau-Materialien an das Betriebsamt eingereicht.

Die Magazinirung der Drucksachen ist für den ganzen Bereich der Direktion in der Drucksachen-Verwaltung vereinigt. Die Drucksachen scheiden sich aber nach solchen, welche zur dienstlichen Verwendung und

solchen, welche zum Verkaufe an das Publikum bestimmt sind. Während die ersteren von der Drucksachen-Verwaltung unmittelbar an die einzelnen Verwendungsstellen auf Grund der in dritteljährlichen Perioden seitens der letzteren aufzustellenden und von den Betriebsämtern festzusetzenden Verlangescheine abgegeben werden, sind für die verkäuflichen Drucksachen (Frachtbriefe, Zolldeklarationen, Anmeldescheine, Reverse, Fahrpläne, Fahrplanbücher, Tarife u. s. w.) besondere Verkaufsstellen bei den Stationskassen und Güter-Abfertigungsstellen errichtet. Bei diesen findet die Nachweisung des Zu- und Abgangs nicht nur nach Mengen sondern gleichzeitig mit Werthverrechnung statt, und ihre Buchführung hat den weiteren Zweck, auch die aus dem Verkaufe erlösten Geldbeträge nachzuweisen.

In Betreff der Schreibmaterialien besteht eine eigentliche Magazinirung überhaupt nicht. Dieselben werden von den wenigen Bedarfsstellen bei dem Materialien-Bureau der Direktion angefordert, welches darauf hin den Lieferanten beauftragt, die Schreibmaterialien den ersteren unmittelbar zu übersenden.

2. Die Haupt-Aufgaben der Buchführung über die Materialien-Verwaltung liegen für die Betriebs-, Oberbau-, Werkstatts- und Gas-Anstalts-Materialien bei dem Materialien-Bureau, für die Bahn-Materialien bei den Betriebsämtern, für die Drucksachen bei der Drucksachen-Verwaltung. Die letztere vereinigt daher in sich die Funktionen der Magazinirung, der Vertragsabwickelung und der Verbuchungs- und Verrechnungsstelle, welche bei der Verwaltung der anderen Materialien in getrennten Händen liegen.

Die diesen Organen obliegende Buch- und Rechnungsführung über die Materialien-Verwaltung hat dreierlei Zwecke zu erfüllen: die Abwickelung der Verträge mit den Lieferanten darzustellen, die Kontrole der Bestände und des Verbrauchs in den Magazinen durchzuführen oder wenigstens vorzubereiten, und die Abgabewerthe der Materialien sowie die Belastung der einzelnen Verbrauchsstellen mit denselben nach Maßgabe ihres Verbrauchs zu ermitteln.

Der Inbegriff der gesammten Buch- und Rechnungsführung dieser Organe wird für die verschiedenen Materialien-Gattungen unter der Bezeichnung des Konto der Betriebsmaterialien, des Konto der Oberbau-Materialien, des Konto der Werkstatts- bezw. der Gasanstalts-Materialien, des Konto der Bahnmaterialien zusammengefaßt. Für die Buch- und Rechnungsführung der Drucksachen und der Schreibmaterialien fehlt eine solche einheitliche Bezeichnung.

Diesen Buchungs-Konti stehen bei der Kassen-Verwaltung nach gleichen Gesichtspunkten getrennte Vorschuß-Konti gegenüber, und zwar

bei der Hauptkasse das Betriebs-, das Oberbau-, das Werkstätten-Materialien-, unter Umständen auch Gasmaterialien-Vorschußkonto, bei den Betriebskassen das Bahnmaterialien- bezw. Gasmaterialien-Vorschußkonto. Dieselben haben die ganze mit der Anschaffung, Verwendung und Verausgabung dieser Materialien verbundene Geldwirthschaft chronologisch und systematisch darzustellen und abzuwickeln. Dies geschieht in der Weise, daß einerseits die nach Maßgabe der Abrechnungen mit den Lieferanten an dieselben gezahlten Beschaffungskosten bei den Vorschuß-Konti in Ausgabe geführt, andererseits die Geldwerthe, welche für die Verausgabung der Materialien an die einzelnen Verwendungsstellen von den betreffenden Fonds (Betriebs-, Bau-, Werkstätten-Fonds 2c.) zu erstatten sind, daselbst wieder in Einnahme gestellt werden.

Für die Drucksachen und Schreibmaterialien sind dagegen derartige besondere Vorschußkonti bei den Kassen nicht eingerichtet. Die Beschaffungskosten derselben werden der Einfachheit halber von vornherein beim Titel 10 des Direktions-Etats endgültig in Ausgabe gestellt. Die Werthe der davon an Baufonds, Werkstätten und sonstige Nebenfonds abgegebenen Mengen werden durch Absetzung bei den Ausgaben dieses Titels wieder vereinnahmt, die Werthserstattungen für die an fremde (nicht preußische Staats-) Verwaltungen abgegebenen Drucksachen (Tarife 2c.), ebenso wie die Erlöse für verkaufte Drucksachen dagegen beim Titel 5 der Einnahme verbucht, während mit den Werthen der an die den Betriebsämtern untergebenen Dienststellen oder an andere preußische Staatsbahn-Verwaltungen abgegebenen Drucksachen-Mengen der Etat der beschaffenden Direktion allein belastet bleibt. Beim Jahresschluß wird der Geldwerth der noch im Bestande der Drucksachen-Verwaltung und der Dienststellen verbliebenen Bestände von den Ausgaben des Titel 10 des Direktionsetats abgesetzt und bei dem neuen Etat in Ausgabe gestellt.

In welcher Weise die erste der obengedachten Aufgaben der Buch- und Rechnungsführung des Materialien-Bureaus, der Betriebsämter und der Drucksachen-Verwaltung d. h. die Abrechnung mit den Lieferanten herbeigeführt wird, ist bereits dargestellt. (Seite 136.)

Behufs Erfüllung der beiden letzten Aufgaben werden die Bücher der Materialien-Konti in derselben Weise wie diejenigen der Kassen-Verwaltung in chronologischer und in systematischer Ordnung geführt. Die chronologische Buchführung findet allerdings nur in Betreff der Materialien-Eingänge statt und wird durch ein Eingangsbuch und ein Einnahme-Journal bewirkt; die systematische erfolgt sowohl für die Eingänge wie für die Ausgaben durch Einnahme- und Ausgabe-Manuale für die einzelne Materialien-Gattungen. Materialien-Ausgabe-Journale fehlen, weil die Ausgabe bei den Magazinen liegt, während die Ausgabe-Manuale zum Zweck der Werth-

belastung der einzelnen Fonds, welche die Geldwerthe für die an die einzelnen Verwendungsstellen abgegebenen Materialien den Vorschußkonti wieder zuzuführen haben, nöthig sind. Nur bei der Drucksachen-Verwaltung wiederum ist die Buchführung einfacher; dieselbe findet lediglich chronologisch in Journalen statt.

Während aber die Eingangsbücher der Materialien-Konti sämmtliche Eingänge von Materialien der betreffenden Gattung in dem Direktionsbezirk, mögen sie von Lieferanten kommen oder von anderen Verwaltungen überwiesen werden, lediglich der Menge nach enthalten und eine Kontrole der den einzelnen Magazinen und Verbrauchsstellen auf unmittelbare Veranlassung des Materialienbureaus angelieferten Materialien-Mengen ermöglichen, sind die Journale und Manuale lediglich den Zwecken der Werth- bezw. Geldberechnung gewidmet. Einnahme-Journal und Einnahme-Manuale der Materialien-Konti stellen daher nach ihrem Abschluß die Geldwerthe, jenes aller Materialien insgesammt, diese der einzelnen Materialgattungen dar, welche im Verlaufe eines Rechnungsjahres eingegangen sind; sie müssen in ihren Endsummen mit den für den Erwerb dieser Materialien an die Lieferanten oder an andere Verwaltungen gezahlten, in den Ausgabe-Journalen und Manualen des entsprechenden Materialien-Vorschuß-Kontos der Haupt- oder Betriebskasse gebuchten Ausgabe-Beträgen genau übereinstimmen.

In den Ausgabe-Manualen der Materialien-Konti werden monatsweise die Mengen und Werthe derjenigen Materialien zusammengestellt, welche nach den Ausgabebüchern der Magazine zu Lasten der betreffenden Fonds an die Verwendungsstelle abgegeben sind. Der Berechnung der Geldbeträge, welche demgemäß diese Fonds den Vorschußkonti zu erstatten haben, werden Jahres-Durchschnitts- (Selbstkosten-) Preise der betreffenden Materialien-Gattung zu Grunde gelegt und in der Weise ermittelt, daß dem Geldwerth der zu Beginn des Jahres im Bestande befindlichen Materialien der Geldwerth der im Laufe desselben nach Maßgabe der vorliegenden Lieferungsverträge noch zu beschaffenden gleichartigen Materialien hinzugezählt und aus beiden zusammen der Durchschnittspreis nach Gewichts-Einheit oder Stück festgestellt wird. Aus den Ausgabe-Manualen werden daher vierteljährlich für die betreffenden Fonds die Rechnungen über die zu ihren Lasten an die Verwendungsstellen ihres Geschäftsbereichs verabfolgten Materialien ausgezogen und den Verwaltern dieser Fonds, der Direktion und den Betriebsämtern u. s. w. zur Prüfung, Anerkennung und Erstattung der Rechnungsbeträge an das betreffende Materialien-Vorschußkonto zugestellt. Das letztere erhält auf diese Weise, wenn auch meist nur buchmäßig, die verauslagten Summen zurück und wird allmählich entlastet.

Die Bücher der Materialien-Konti werden in gleicher Weise wie die Kassenbücher periodisch sowohl während des Jahres, wie nach Ablauf desselben abgeschlossen; auch wird über die Ergebnisse der Materialien-Verwaltung ganz ebenso wie über diejenige der Betriebsverwaltung alljährlich der Ober-Rechnungs-Kammer Rechnung gelegt.

δ) Die Materialien-Kontrole.

Die Materialien-Kontrole findet nach verschiedenen Richtungen hin statt. Sie hat festzustellen:

1. ob die Vorräthe in derjenigen Höhe beschafft und den einzelnen Magazinen zugetheilt worden sind, welche erforderlich ist, damit die Aufrechterhaltung des Betriebes nicht nur in normalen Verkehrszeiten, sondern auch im Falle des Eintritts unvorhergesehener Ereignisse oder stärkeren Verkehrsandrangs gesichert ist, welche die regelmäßige Versorgung mit Materialien erschweren oder einen außerordentlichen Materialverbrauch bedingen könnten;

2. ob andererseits nicht größere Bestände angeschafft sind, als die vorstehend hervorgehobenen Rücksichten erheischen und die in dieser Beziehung erlassenen Vorschriften gestatten;

3. ob die Bestände, welche hiernach und nach Maßgabe der Eingangs- und Ausgangs-Buchungen in den Magazinen vorhanden sein sollen, auch thatsächlich vorhanden sind (Uebereinstimmung des Ist mit dem Soll);

4. ob der Verbrauch der Materialien in sparsamer Weise erfolgt.

In den drei ersten Beziehungen wird die Kontrole durch persönliche Revisionen der Kontrol-Organe der Betriebsämter oder des Materialien-Bureaus bezw. von Commissaren der Betriebsämter und selbst der Direktionen ausgeübt.*) Die Feststellung der Sollbestände, welche der Vergleichung mit dem thatsächlich vorhandenen Bestande zu Grunde zu legen sind, erfolgt durch das Materialien-Bureau, die Betriebsämter und die Drucksachen-Verwaltung nach Maßgabe der Eingangs- und Ausgangsbücher sowie der Veränderungs-Nachweisungen der Verbrauchsstellen. Die Kontrole des ökonomischen Verbrauchs der Materialien kann im Allgemeinen nicht schon von den die Materialien verausgabenden Magazinen bei Gelegenheit der Verausgabung ausgeübt werden. Wenn auch das Soll des Verbrauchs der einzelnen Verwendungsstellen theils durch den Materialien-Verbrauchsetat, theils durch besonderen Ansatz der Verbrauchsmengen für gewisse Leistungseinheiten festgesetzt ist, so muß doch die ausgebende Dienststelle den ihr von der verbrauchenden Stelle in den vorschriftsmäßigen

---

*) Erlaß vom 16. Dezember 1885. II b (a) 19353.

Formen angemeldeten Bedarf zunächst decken, da durch eine Verweigerung der Deckung unter Umständen die rechtzeitige und sichere Verrichtung des Betriebes in Frage gestellt werden kann. Ein übermäßiger Verbrauch oder ein Mißbrauch kann erst nachträglich auf Grund eines Vergleichs der von der Dienststelle für einen bestimmten Zeitraum angeforderten oder verbrauchten mit den ihr für denselben zugemessenen Mengen festgestellt und verfolgt werden. Besonders wichtig ist diese Kontrole bei den Beleuchtungs-, Brenn- und Schmiermaterialien. Bei den ersteren ist gewöhnlich durch sogenannte „Brennkalender" genau die Menge von Beleuchtungsmaterialien festgesetzt, mit welcher die einzelne Dienststelle für eine bestimmte Periode reichen muß. Die zur Heizung der verschiedenen Diensträume erforderlichen Kohlen- und Holzmengen werden gleichfalls genau festgestellt. Der ökonomische Verbrauch der zur Heizung und Beleuchtung der Lokomotiven und zum Schmieren der Betriebsmittel erforderlichen Materialien ist durch ein Prämiensystem*) gesichert, welches den Lokomotiv- und Zugbegleitungsbeamten für Ersparnisse gegenüber den zulässigen Verbrauchssätzen Belohnungen gewährt, während umgekehrt ein Ueberschreiten dieser Sätze eine Verminderung der verdienten Prämien zur Folge hat.

Ein unwirthschaftlicher Verbrauch der Materialien durch die sonstigen Betriebsbeamten wird nöthigenfalls im Disciplinarwege geahndet.

ε) Die Verwaltung der Altmaterialien.

Die für die Verwaltung der Materialien bestehenden Gesichtspunkte gelten auch für die Altmaterialien, welche beim Betriebe oder beim Bau wieder gewonnen werden und noch brauchbar sind. Dieselben entstehen besonders bei den Oberbaumaterialien durch Auswechselung des Oberbau's. Die aus dem Betriebe zurückgewonnenen Materialien werden zunächst dem Betriebsfonds von dem Bau-Materialien-Vorschußkonto nach einem von dem Bau-Inspektor der betreffenden Strecke festgesetzten Taxpreise gewissermaßen abgekauft, und die festgesetzten Werthe bei dem Betriebsfonds unter dem Einnahme-Titel 5 in Einnahme, bei dem Bau-Materialien-Vorschußkonto in Ausgabe gestellt. Findet später eine Wiederverwendung statt, so wird mit denselben ganz so wie mit neuen Materialien verfahren. Diese Uebertragung in das Bau-Materialien-Konto findet jedoch zur Vermeidung unnöthiger Buchungen nur insoweit statt, als eine Wiederverwendung derselben bei Bauarbeiten derselben Art und in demselben Rechnungsjahre im eigenen Betriebsamtsbezirke nicht stattgefunden hat. Zu dem Zwecke werden die verwendbaren Ober-Baumaterialien auf Grund monatlicher Rapporte der

*) Siehe Dienstvorschriften über die Berechnung der Nebenemolumente der Beamten des Fahrdienstes. § 5.

Bau-Inspektoren seitens der Betriebsämter in ein besonderes Nebenbuch eingetragen, durch welches die Bewegung der alten Oberbaumaterialien im Laufe des Etatsjahres verfolgt wird und nach dessen Abschluß am Schlusse des Rechnungsjahres die Uebertragung der nicht wieder verwendeten Ober-Baumaterialien auf das Baumaterialien-Konto stattfindet.*) Die auf Hauptstrecken ausgewechselten alten Schienen, welche dort wegen zu starker Belastung derselben nicht mehr brauchbar sind, sollen höherer Vorschrift gemäß vorzugsweise zum Bau von Bahnen untergeordneter Bedeutung verwandt werden. Sind indessen die Werthe der Altmaterialien, mit denen sie das Oberbaumaterialien-Vorschußkonto belasten, im Vergleich zu dem zeitigen Marktwerthe solcher neuen Schienen, wie sie für Bahnen untergeordneter Bedeutung ausreichen würden, so hoch angesetzt, daß ihre Verwendung den Bau-Anschlag übersteigen würde, so kann ein besonderer, dem gedachten Marktwerth gleichkommender „Abgabewerth“ für diese Materialien festgesetzt werden.**) Ist keine Verwendung für die Altmaterialien in absehbarer Zeit in Aussicht zu nehmen, so muß auf ihren alsbaldigen Verkauf Bedacht genommen werden.

Alte unbrauchbare Materialien jeder Gattung werden meistbietend verkauft. Alte Drucksachen werden als Makulatur behandelt und ebenfalls verkauft, alte Akten, Frachtpapiere 2c. nach einer gewissen Liegezeit eingestampft.***)

2. Die Verwaltung der Inventarien,

obgleich mit derjenigen der Materialien verwandt, ist doch eine wesentlich einfachere als diese, weil Inventarien mit dem Gebrauch nicht gleichzeitig auch einem völligen Verbrauch, vielmehr nur einem mehr oder weniger allmählichen Verschleiß unterliegen, in Folge dessen das Ersatz- und Erneuerungsbedürfniß bei ihnen nicht mit der gleichen Schnelligkeit und Dringlichkeit hervortritt, wie bei jenen. Während daher bei den Materialien der Schwerpunkt der Verwaltung in der Befriedigung des Ersatzbedürfnisses liegt, richtet sich bei den Inventarien das Hauptaugenmerk auf die Erhaltung und Kontrole der vorhandenen Bestände. Die Beschaffung des Ersatzes kommt erst in zweiter Linie in Frage. Immerhin nähern sich jedoch gewisse Inventarien (z. B. Werkzeuge) in dieser Beziehung mehr dem Charakter der Materialien; dieselben werden deshalb auch in den Magazinen vorräthig gehalten und folgen den Vorschriften sowohl der Materialien- wie der Inventarien-Verwaltung.

---

*) § 29 der Dienstvorschrift der Baumaterialien-Verwaltung.
**) Erlaß vom 15. Februar 1887. IIa. 20007.
***) „ „ 11. Dezember 1886. IIb (a). 17945.

Die Kontrole des Bestandes aber ist von besonderer Wichtigkeit mit Rücksicht auf die große Menge der vorhandenen Inventarien aller Art, auf die Höhe des Geldwerthes, den sie darstellen, und die große finanzielle Bedeutung, welche demgemäß der wirthschaftliche Gebrauch sowie die sorgsame Behandlung und Aufbewahrung derselben für die Staats-Verwaltung hat. Welcher Werth hierauf gelegt wird, ist daraus zu entnehmen, daß am Schluß eines jeden Rechnungsjahres von der Direktion und den Betriebsämtern der Königlichen Ober-Rechnungskammer zugleich mit der Haupt-Betriebs-Rechnung eine Bescheinigung über die Verwaltung der Inventarien folgenden Inhalts einzureichen ist:

> „Daß die Inventarien richtig geführt, die gehörig geprüften Zugänge richtig nachgetragen, der Abgang als verwendet nachgewiesen (eventuell von dem ersatzpflichtigen Beamten ersetzt) ist und die am Schlusse des Etatsjahres verbliebenen Inventarienstücke richtig vorhanden gewesen sind, wird hierdurch pflichtmäßig bescheinigt."

Es liegt auf der Hand, daß eine Verwaltung, welche diese Bescheinigung in vollem Bewußtsein der Tragweite ihres Inhalts abgeben will, sich eine äußerst eingehende Buchung, Kontrole und Revision der Inventarien angelegen sein lassen muß. Es bestehen deshalb bei den einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen im Allgemeinen folgende Einrichtungen:

α) Die Inventarien werden den einzelnen Beamten und Arbeitern zum dienstlichen Gebrauch beim erstmaligen Antritt des Dienstes speziell übergeben, wobei ihnen gleichzeitig die gute Erhaltung und die Sorge für den Verbleib derselben zur Pflicht gemacht wird. Dieselben haben sorgfältig darüber zu wachen, daß die Inventarienstücke nicht über Gebühr abgenutzt und beschädigt und etwaige Beschädigungen sowie die Person des Ersatzpflichtigen sofort bei dem Inventarien-Verwalter zur Anzeige gebracht werden.

β) Es sind, wie bereits im Allgemeinen Theil erwähnt, gewisse Dienststellen-Vorsteher zu Inventarien-Verwaltern gemacht, welchen die Buchführung über sämmtliche Inventarienstücke ihres Bezirks nach Gattung und Anzahl wie auch nach der Vertheilung derselben auf die einzelnen Beamten und Arbeiter obliegt, und welche die durch Zu- und Abgang eintretenden Veränderungen in ihren Büchern genau nachzuweisen haben. Nach Maßgabe desselben haben sie ferner für jeden Inventarien-Inhaber ein Verzeichniß der ihm übergebenen Inventarienstücke anzufertigen und die Kontrole über letztere auszuüben.

γ) Es sind besondere Kontrolstellen eingesetzt und zwar in der Regel die Direktion für die Inventarien der Direktionsbureaus, der Drucksachen-Verwaltung und der Bureaus der Telegraphen-Inspektoren, die Betriebsämter und die

auswärtigen Bau-Inspektoren, die Telegraphen-Inspektoren für die Inventarien der ihnen unmittelbar unterstellten Dienststellen, das maschinentechnische Bureau für die Inventarien der Hauptwerkstätten, das Materialien-Bureau für diejenigen der Hauptmagazine. Diese führen in besonderen Kontrol-Journalen und Registern Buch über die Gesammtbestände der einzelnen Inventarien-Verwalter und haben auf Grund derselben alljährlich durch örtliche Revisionen die Uebereinstimmung des wirklichen Bestandes mit den buchmäßigen Sollbeständen festzustellen.

δ) Abschreibungen von Inventarien dürfen nur mit Genehmigung der vorgesetzten Direktion oder des Betriebsamts erfolgen und nachdem der Revisor die etwaige Unbrauchbarkeit festgestellt hat. Dieselben Organe haben allein über die Vermehrung von Inventarienstücken zu beschließen. Auch der Ersatz und die Reparatur von Inventarienstücken unterliegen der Genehmigung der Kontrolstellen, soweit nicht etwa die unteren Dienststellen bis zu einer gewissen Grenze ermächtigt sind, selbständig Bestellungen in dieser Beziehung auszuführen. Nur der Umtausch von unbrauchbar gewordenen Werkzeugen vollzieht sich in derselben Weise wie die Anforderung von Materialien aus den Magazinen.

ε) Die für ihren ursprünglichen Zweck von den Revisoren als unbrauchbar bezeichneten Inventarien werden an eine Sammelstelle abgeliefert und dort einer nochmaligen Prüfung dahin unterworfen, ob sie etwa noch für andere Zwecke verwendet werden können. Andernfalls wird ihre Vernichtung oder ihr Verkauf angeordnet.

Eine besondere Gattung der Inventarien bilden bei einzelnen Verwaltungen die Winterschutzbekleidungs-Gegenstände der Beamten des äußeren Dienstes. Dieselben werden im Sommer entweder magazinirt oder bestimmten Handwerkern (Kürschnern 2c.) zur Unterhaltung, Wiederinstandsetzung und Aufbewahrung auf Lager gegeben; im Winter dagegen bilden sie ein Inventar der Stationen, und werden von diesen den betreffenden dienstthuenden Beamten und Arbeitern für die Zeit der Dienstverrichtung verabfolgt. Andere Verwaltungen überlassen die Schutz-Bekleidungsstücke unter Festsetzung einer bestimmten Tragezeit den Beamten zur eigenen Unterhaltung und nach Ablauf derselben zum Eigenthum.

II. Selbstbeschaffung des Realbedarfs.

Die Selbstbeschaffung des Realbedarfs in dem Sinne der Selbsterzeugung von Materialien, welche die Eisenbahn-Verwaltung für ihren Betrieb bedarf, findet nur bei der Bereitung des Leuchtgases für die Beleuchtung einerseits der Bahnhöfe, Werkstätten und Büreaus, andererseits der Wagen-

Abtheilungen in den Personenzügen, ferner bei der Erzeugung von elektrischem Lichte zu gleichem Zwecke, und bei der Herstellung von Vorrathsstücken für den Werkstättenbetrieb statt.

Unter welchen Voraussetzungen die Einrichtung von Gasanstalten stattfindet, welche Gattungen derselben bestehen, wie sie verwaltet werden, ist bereits im Allgemeinen Theile (S. 198) dargestellt. Die etatsmäßige Behandlung derselben, die Verwaltung der für ihren Betrieb nothwendigen Materialien hat in den vorhergehenden beiden Abschnitten des besonderen Theils Erörterung gefunden. Es ist daher hier nur die Einrichtung der Buchführung und der Abwickelung der Konti zu besprechen, da eine Darstellung der Technik des Betriebes der Gasanstalten nicht beabsichtigt ist.

Der Leiter der Gasanstalt hat die Menge des zu erzeugenden Gases nach dem ihm bekannten regelmäßigen Beleuchtungs-Bedarf der Züge, der betreffenden Bahnhofs- und Werkstatts-Anlagen, Bureaus und sonstigen Verbrauchsstätten selbständig zu bemessen. Nur ein außerordentlicher Bedarf ist ihm vorher mitzutheilen.

Der Buchführung, welche unter dem Begriff des Gasanstaltskonto zusammengefaßt wird und bei den großen Steinkohlen-Gasanstalten von dem Vorstande derselben, bei den kleineren und den Fettgas-Anstalten von dem die Oberleitung führenden Betriebsamte erfolgt, liegt der Gasanstalts-Etat zu Grunde. Dieselbe ist getrennt von der Buchführung der Gasanstalts-Materialien, welche sich selbständig nach den Vorschriften der Materialien-Verwaltung vollzieht.

Das Gasanstaltskonto, welchem bei der Betriebskasse das Gasanstalts-Vorschußkonto entspricht, zerfällt dem Gasanstalts-Etat entsprechend in Einnahme und Ausgabe und wird für beide chronologisch in Journalen und systematisch in Manualen nach der Titel-Eintheilung des Etats geführt.

Auf Grund der Manualbuchführung findet vierteljährlich die Feststellung der für die Abgabe des Gases an die verschiedenen Verbrauchsstellen ihnen zu berechnenden Geldbeträge statt. Dabei sind die Selbstkostenpreise, welche die Verbrauchsstellen der Staatseisenbahn-Verwaltung zu zahlen haben, zu unterscheiden von den Abgabe-Preisen, welche fremden Verwaltungen und Privatpersonen in Rechnung gestellt werden. Die ersteren bilden sich aus den gesammten Ausgaben der Gasanstalt nach Abzug des Erlöses bezw. des Werthes der bei der Gasbereitung gewonnenen Nebenprodukte als Kokes, Theer, Ammoniakwasser, flüssiges Kohlenwasserstoffgas u. s. w. Bei den letzteren findet dagegen noch ein Zuschlag a) von 10% des Anlage-Kapitals der Gasanstalt als Vergütung für allgemeine Verwaltungskosten, für Verzinsung und Tilgung des Anlage-Kapitals, und b) des Unterschiedes der Dienstgutfrachten und der wirklichen tarifmäßigen Frachten für

die Heranschaffung der Gasanstaltsmaterialien statt. Dies sind die rechnungsmäßigen Selbstkosten, während die ersteren die buchmäßigen genannt werden.

Nach Maßgabe dieser Gesichtspunkte werden für die einzelnen Verbrauchsstellen nach dem Verhältniß ihres Verbrauchs derselben während des abgelaufenen Vierteljahres besondere Gasliquidationen aufgestellt und deren Beträge seitens des Betriebsamtes oder der Direktion der Betriebs- oder Hauptkasse zur Einziehung von den Verbrauchsstellen bezw. von den betreffenden Fonds und zur Vereinnahmung bei dem Gasanstalts-Vorschuß-Konto aufgegeben. Diese Beträge bilden zusammen mit den Einnahmen für die verkauften Nebenprodukte und Altmaterialien die Entlastung des Vorschußkonto. Vierteljährlich wird über jedes Gasanstaltskonto der Direktion Rechnung gelegt, während die Haupt- oder Betriebskasse alljährlich über die Belastung und Abwickelung des Gasanstalts-Vorschuß-Konto Rechnung legen muß, welche mit der Betriebs-Rechnung an die Ober-Rechnungskammer geht.

Die Selbstbeschaffung von Vorrathsstücken in den Werkstätten ist den einzelnen Werkstatts-Verwaltnngen überlassen, und erfolgt für das Werkstatts-Materialien-Vorschußkonto, für welches die Werkstätten-Verwaltung eine Rechnung der Selbstkosten ausstellt, deren Betrag die letztere dem Werkstätten-Vorschußkonto zu ersetzen hat.

C. Beschaffung des Personalbedarfs und Ordnung der Personal-Verhältnisse.

I. Eintheilung des Bedarfs in Beamten und Arbeiter-Bedarf. Unterschied der Thätigkeit, Rechte und Pflichten beider Personale.

Die Dienstobliegenheiten im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung werden theils von Beamten theils von Arbeitern wahrgenommen. Die Beamten sind durch einen einseitigen Ernennungs- oder Bestallungsakt der Regierung in ein besonderes, ihre ganze Persönlichkeit für ihre Dienst- und selbst Lebenszeit ergreifendes Gewalt-, Treu- und Schutzverhältniß zu der Staatsregierung und zu dem obersten Träger der Staatsgewalt, dem Könige, aufgenommen, welches nur einseitig von den letzteren gelöst werden kann.*) Die Arbeiter treten auf Grund eines zweiseitigen, beiderseits jederzeit löslichen Privatvertrages zum Staate in ein zeitweiliges Verhältniß von Arbeitgeber und Arbeitnehmer. Hierin liegt das eigentlich unterscheidende Merkmal zwischen der Beamten- und der Arbeiterstellung. Zwar ist die Staatsverwaltung von jeher sowohl im eigenen Verwaltungs-Interesse wie auch ganz besonders aus socialpolitischen Rücksichten bestrebt gewesen, das Verhältniß zu ihren Arbeitern, soweit dies in den Grenzen eines Privatvertrages möglich ist, zu

*) Siehe Witte: Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter im Bereiche der preuß. St. E. V. S. 34 flgde.

einem beamtenähnlichen zu gestalten, indem sie den Privatvertrag durch Einführung von Kündigungsfristen, durch Vorschriften über die gesammte dienstliche und außerdienstliche Haltung und Lebensführung, durch die Inanspruchnahme einer Strafgewalt, durch die Bethätigung besonderer Fürsorge für das leibliche und geistige Wohl der Arbeiter, ihrer Familien und ihrer Hinterbliebenen über das rein civilrechtliche Verhältniß von Lohn- und Dienstmiethe hinaushob. Allein jener besondere Charakter des Staatsdiener-Verhältnisses, des Königlichen Beamten zu dem Könige, wird diesem Verhältniß dadurch nicht aufgedrückt. Alle sonstigen zahlreichen und weitgreifenden Unterschiede zwischen Beamten und Arbeiter, welche sich in Rang und Titel, in der socialen Stellung, in der Vereidigung, in der Höhe und Form der Bezüge, in der Befreiung von gewissen Staatslasten und in der Beschränkung gewisser staatsbürgerlicher Rechte ausdrücken, sind Ausflüsse oder begleitende Momente dieses verschiedenartigen Verhältnisses. Selbst die Natur der betreffenden dienstlichen Thätigkeit bietet kein unbedingt unterscheidendes Merkmal und ist nicht ohne Weiteres bestimmend für die Frage, ob die Träger dieser Thätigkeit im Beamten- oder im Arbeiter-Verhältniß zu beschäftigen sind. Ausdrückliche grundsätzliche Bestimmungen, welche die inneren Merkmale einer von Beamten auszuführenden Thätigkeit im Gegensatz zu derjenigen der Arbeiter-Thätigkeit erkennen ließen, bestehen nicht.

Im Allgemeinen wird das die Beamten-Funktion von der Arbeiter-Funktion innerlich unterscheidende Kennzeichen in dem Vorhandensein eines bestimmten Maßes spezifischer Fachbildung und in der selbständigen und verantwortlichen Wahrnehmung einer bestimmten organischen Dienstthätigkeit zu suchen sein, wogegen die Arbeiter-Funktion nur ein gewisses Maß körperlicher Kräfte oder handwerksmäßiger Fertigkeit voraussetzt. Daraus folgt jedoch nicht, daß Jeder, welcher Funktionen der ersteren Art versieht, deshalb auch ohne Weiteres in das Beamten-Verhältniß aufgenommen werden müßte. Um dies zu erreichen, müssen, abgesehen von anderen, demnächst zu erörternden besonderen Erfordernissen, vor Allem zwei Voraussetzungen erfüllt werden:

1. Es muß auf beiden Seiten, d. h. auf Seiten der annehmenden Behörde, wie auf Seiten des die Stelle Versehenden, die Absicht bestehen, das Verhältniß zu einem dauernden zu gestalten.

2. Der letztere muß durch eine gewisse Probe-Dienstzeit den Besitz derjenigen Eigenschaften dargelegt haben, welche ihn würdig erscheinen lassen in das Beamten-Verhältniß aufgenommen zu werden.

Bei den Anwärtern für die unteren Dienststellen, für Heizer-, Weichensteller-, Bahnwärter-, Nachtwächter-, Bremser-, Bureaudiener-Posten, welche zugleich als Stellvertreter und Ablöser der etatsmäßigen Beamten in diesen

Dienststellen beschäftigt werden, wird daher, so weit sie nicht aus den Militär-Anwärtern hervorgehen, überhaupt davon abgesehen, sie von vornherein im Beamten-Verhältniß zu beschäftigen. Diese in der Regel aus dem gewöhnlichen Arbeiterstande hervorgegangenen, keine besondere Schul- und Fachbildung besitzenden Personen müssen vielmehr ihre Würdigkeit und die erforderlichen Charakter-Eigenschaften, welche sie befähigen, in den Beamten-Verband und das Staatsdiener-Verhältniß aufgenommen zu werden, erst als vorhanden nachweisen und werden deshalb solange als Arbeiter beschäftigt, bis sie in eine etatsmäßige Beamtenstellung einrücken können. Bei den Militär-Anwärtern wird die Würdigkeit durch die vorhergegangene militärische Dienstzeit und den Besitz des Civilversorgungsscheines als erworben erachtet.

Die Beamten-Eigenschaft als solche wird lediglich durch die Bestallung, die Einberufung oder Anstellung als Beamter in einer bestimmten Stelle erworben. Die Vereidigung ist weder ein Kennzeichen der Beamten-Eigenschaft noch ein Bestallungsakt. Es werden z. B. eine Anzahl der vorerwähnten, nur im Arbeiterverhältniß beschäftigten Anwärter zu den unteren Dienststellen als Bahn-Polizei-Beamte vereidigt, ohne damit im Uebrigen die Beamten-Eigenschaft zu erlangen. „Die Vereidigung ist nur eine feierliche Form der Bekräftigung des Willens, die übernommenen Verpflichtungen treu zu erfüllen."

Der Inhalt der Beamtenstellung, der Umfang und die Art der amtlichen Rechte und Pflichten des Beamten ergeben sich aus der Einberufungs- bezw. Bestallungsverfügung nicht. Dieselben sind theils gesetzlich im Allgemeinen Landrecht, Theil II, Titel 10, im Disciplinar-, Kautions-, Etats-Gesetz, in der Verfassung u. s. w., theils in den dienstpragmatischen Verordnungen der Staatsregierung, theils in den besonderen Dienstvorschriften für die einzelnen Dienststellen festgestellt. Alle diese Bestimmungen werden mit der Einführung in das Amt für den Beamten verbindlich, ohne daß es eines ausdrücklichen Hinweises auf dieselben in der Einberufungs-Verfügung oder Bestallungsurkunde bedarf. Doch werden in der beim Antritt der ersten Dienststellung mit dem Anwärter aufzunehmenden Einführungs-Verhandlung wenigstens die für seinen Dienst maßgebenden Dienst- und Geschäftsanweisungen einzeln aufgeführt.*) Für die Arbeiter dagegen gelten nur diejenigen Rechte und Pflichten, welche in dem mit ihnen abgeschlossenen Dienstvertrage ausdrücklich aufgeführt sind.

Die materiellen Unterschiede der Stellung der Beamten gegenüber der Arbeiterstellung bestehen, abgesehen von der größeren Festigkeit und schweren

---

*) Siehe Ausführungsbestimmung Nr. 12 zur Prüfungs-Ordnung für mittlere und untere Beamte vom 1. Juli 1887.

Lösbarkeit des Beamten-Verhältnisses, vorzugsweise in der Verleihung eines bestimmten Titels und Ranges, einer gewissen Amtsgewalt und Autorität, in der gesetzlichen Gewährung eines festen Gehalts, welches auch in Zeiten der Verhinderung und gerechtfertigten Abwesenheit vom Dienste gezahlt werden muß u. s. w., auf der anderen Seite aber auch in einer wesentlich schärferen Disciplinarzucht über den Beamten und in der Hingabe der ganzen Arbeitskraft und Persönlichkeit desselben an den Staatsdienst.

Uebrigens giebt es außer den Arbeitern und den Beamten noch eine dritte Gattung von Bediensteten der Eisenbahn-Verwaltung, deren rechtliche Beziehungen sich wie beim Arbeiter im Wege des Privatvertrages regeln, ohne daß indessen versucht wird, ihre Stellung in gleicher Weise wie bei den Arbeitern durch vielfache, außerhalb ihrer unmittelbaren Thätigkeit liegende Verpflichtungen zu einer beamtenähnlichen zu machen. Dies sind Persönlichkeiten, welche zur Verrichtung höherer geistiger Thätigkeiten, als einem Arbeiter zugemuthet werden können, vorübergehend angenommen werden, z. B. Landmesser, Bauaufseher, Baukassen-Rendanten, Güter-Agenten. Ihnen gegenüber richtet sich der Dienst-Vertrag lediglich auf die Festsetzung ihrer Leistungen und der dafür zu zahlenden Vergütungen.

Der Privatdienstvertrag endlich regelt auch das Verhältniß zu den im Telegraphen-, Gepäck-Abfertigungs- und Fahrkarten-Ausgabe-, sowie im Wegeschranken-Dienste als Gehülfinnen beschäftigten Frauen.

II. Beschaffung des Bedarfs an Beamten und Ordnung der Beamten-Verhältnisse.

a) Eintheilung der Beamten.

Es giebt verschiedene Gründe und Maßstäbe für die Eintheilung der Beamten der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung, welche zwar in der Mehrzahl für alle Staatsverwaltungszweige gelten, zum Theil jedoch der Eisenbahn-Verwaltung eigenthümlich sind.

Die Beamten werden eingetheilt:

1. nach der Befähigung in höhere, mittlere (Subaltern-) und untere Beamte,
2. nach dem Range in 5 Klassen der höheren und in 2 Klassen der mittleren Beamten,
3. nach dem budgetrechtlichen Charakter ihrer Stellung in etatsmäßige und außeretatsmäßige Beamte,
4. nach dem öffentlichen und staatsrechtlichen Charakter ihrer Stellung in Bahnpolizei-Beamte, Staats-Beamte und Vertrags-Beamte,

5. nach dem Maße der Löslichkeit ihres Beamten-Verhältnisses in Beamte, welche auf Probe, auf Kündigung und fest (letztere mit der Bezeichnung Königliche Beamte) angestellt sind.

1. Höhere, mittlere und untere Beamte.

Die Begriffe: höhere, mittlere und untere Beamte haben sich allmählich herausgebildet, ohne daß dieser Unterscheidung eine allgemeine gesetzliche oder Verwaltungsvorschrift zu Grunde liegt. Sie bezeichnen im Allgemeinen drei verschiedene Stufen der Befähigung für die Wahrnehmung dienstlicher Funktionen. Doch ist weder das allgemeine Maß dieser Befähigung genau vorgeschrieben, noch sind die Stellungen bestimmt bezeichnet, zu deren Ausfüllung das eine oder das andere Maß von Befähigung gehört. Es steht daher nicht zweifellos fest, welche Beamtenstellungen zu den höheren, den mittleren und den unteren in der Staatseisenbahn-Verwaltung gehören.

Im Großen und Ganzen wird allerdings der Unterschied zwischen höheren und mittleren Beamten dahin festgestellt werden können, daß zu den höheren Beamten zu rechnen sind:

alle Mitglieder der Behörden und in Stellen von solchen dienstthuende Hilfsarbeiter, sowie diejenigen Personen, welche die Befähigung zur Wahrnehmung solcher Stellen durch eine höhere Staatsprüfung dargethan haben.

Der Unterschied zwischen mittleren und unteren Beamten dagegen läßt sich nicht genau bestimmen. Die Allerhöchste Kabinetsordre vom 7. Februar 1817, welche die Rangordnung der Staats-Beamten festsetzt, trifft nur Unterscheidung zwischen höheren und Subaltern-Beamten, sowie zwischen Beamten der Ministerial-Behörden und der Provinzial-Behörden.

Die Eigenschaft des „höheren Beamten" in der Staatseisenbahn-Verwaltung aber wird in der Regel durch die Ablegung der betreffenden höheren Staatsprüfungen und die damit verbundene Verleihung eines bestimmten Titels und Ranges erworben, ausnahmsweise jedoch auch durch die Ernennung zu einem Amte oder einer Dienststelle, welche nach Maßgabe der ihr verliehenen Kompetenzen zu den höheren gezählt werden muß.

Nach der Ueberschrift zu § 32 der Organisation gehören jedenfalls von den — in der Kabinets-Ordre vom 7. Februar 1817 noch nicht erwähnten — Staatseisenbahn-Beamten zu den höheren Beamten der Provinzial- und Lokal-Behörden der Präsident, die Mitglieder der Königlichen Eisenbahn-Direktion, der Vorstand und die ständigen Hülfsarbeiter der Betriebs-Aemter, sowie die Bau-Inspektoren, gleichviel, ob sie die Fähigkeit zur Bekleidung eines solchen Amtes durch die Ablegung einer höheren Staatsprüfung erworben haben — was allerdings der Regel nach der Fall sein soll, — oder

auf andere Weise nachgewiesen haben. Der Unterschied besteht nur darin, daß bei den letzteren zur Erwerbung der Eigenschaft eines höheren Beamten die Ernennung zu dem Amte erforderlich ist, bei den ersteren schon die Ablegung der betreffenden Prüfung genügt. Referendare und Bauführer treten daher durch die Ablegung der Prüfung zum Regierungs- oder Gerichts-Assessor bezw. zum Baumeister und durch ihre Ernennung zu dieser Würde in die unterste Rangklasse der höheren Staatsbeamten ein.

Zweifelhaft kann die Frage, welcher Gattung von Beamten sie angehören, ob der höheren oder der mittleren, bei den Verkehrs- und Telegraphen-Inspektoren sein. Denselben ist als solchen weder ein bestimmter Rang verliehen, der sie ausdrücklich einer der fünf Rangklassen der höheren Provinzial-Beamten zutheilte, noch ist ihr Amt im § 32 der Organisation aufgeführt.*)

Auch die Zugehörigkeit der übrigen Beamten entweder zu der Klasse der mittleren oder der unteren Beamten ist nirgends bestimmt ausgesprochen.

Die Allerhöchste Kabinetsordre vom 7. Februar 1817 zählt bei der Festsetzung der Rangverhältnisse der Subaltern-Beamten unter denselben nur die im Bureau thätigen Beamten auf. Keines ferner derjenigen Gesetze und Verordnungen, welche mit den Begriffen „Subaltern-" und „untere Beamte" ausdrücklich rechnen, wie die Gesetze über die Gewährung von Wohnungsgeld-Zuschüssen, von Umzugs- und Reisekosten, die Bestimmungen über die den Militäranwärtern vorbehaltenen Subaltern- und Unter-Beamtenstellen, die Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung, auch nicht die Denkschrift zum Nachtrags-Etat des

*) Der an die Stelle des ehemaligen Ober-Güter-Verwalters, eines Ober-Beamten der Direktion, getretene Verkehrs-Inspektor ist jedoch im Etat unter die ständigen Hilfsarbeiter der Betriebs-Aemter, die Eisenbahn-Bau-, Betriebs- und Maschinen-Inspektoren eingereiht, und in seiner dienstlichen Stellung den Vorständen der übrigen Geschäfts-Bureaus der Direktion mit der einzigen Ausnahme gleichgestellt, daß er nicht als Hilfsarbeiter und zeitweiliger Dezernent der Direktion thätig sein darf; außerdem bezieht er die den Beamten der IV. und V. Rangklasse zukommenden Dienstentschädigungssätze (Umzugskosten, Reisekosten u. s. w). Er ist deshalb wohl zu den höheren Beamten zu zählen.

Für die Zurechnung des Telegraphen-Inspektors zu den höheren Beamten würde der Umstand sprechen, daß derselbe ebenfalls im Titel 1 des Ausgabe-Etats, wo die Gehälter der höheren Beamten veranschlagt sind, aufgeführt ist, daß seine Personalien von dem Minister bearbeitet werden, und die Prüfung, welche er zur Erlangung dieser Stelle ablegen muß, von einer von dem Minister selbst zu ernennenden Prüfungs-Kommission abgenommen wird, daß ferner der Inhalt seiner Stellung nach der neuesten Dienstvorschrift für Telegraphen-Inspektoren ziemlich in gleicher Weise geregelt ist, wie die Befugnisse der selbständigen Ressortvorsteher (Bau-Inspektoren, Werkstätten-Vorstände ꝛc.). Andererseits hat der Telegraphen-Inspektor niemals wie der Verkehrs-Inspektor zu den Ober-Beamten gezählt; er bezieht auch nur den Wohnungsgeldzuschuß, die Umzugskosten und die Reisekosten einer niederen Klasse, und sein Gehalt ist lediglich dem des Betriebskassen-Rendanten gleichgestellt.

*) Siehe Erlaß vom 9. Juli 1882. II. S. b. (a) 741.

Staatshaushalts für 1890/91, welche die Gehälter für alle Unterbeamten der preußischen Staatsverwaltung in zehn Stufen festsetzt, enthalten eine Bestimmung der Unterscheidungsmerkmale zwischen mittleren und Unterbeamten. In der einen dieser Vorschriften werden diese, in der anderen jene Beamten-Kategorien unter die Gattung der mittleren und die der unteren Beamten eingereiht. Der Begriff „mittlerer Beamter" ist überhaupt ein Produkt der Neuzeit, welcher sich nicht mit dem des Subaltern-Beamten der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 7. Februar 1817 und der späteren Bestimmungen deckt. Diese Bezeichnung ist in der Staatseisenbahn-Verwaltung zuerst amtlich durch das gedachte Prüfungs-Reglement eingeführt und umfaßt anscheinend drei Klassen von Beamten, welche die Gesetze über Wohnungsgeldzuschuß, Umzugskosten, Reisekosten dadurch unterscheiden, daß sie zuerst unterhalb der höheren Beamten eine Klasse von Beamten aussondern, welche zwischen denen der vierten und fünften Rangklasse einerseits und den Subalternen der Provinzial- und Lokalbehörden andererseits steht, dann diese letzteren nebst Beamten im gleichen Range folgen lassen, demnächst aber noch eine weitere Klasse von Beamten ausscheiden, welche über den Unterbeamten steht; dann erst kommen diese selbst an die Reihe. Das Wohnungsgeldzuschußgesetz allerdings faßt die beiden letzteren Klassen in eine einzige zusammen. Läßt man dasselbe maßgebend sein, so würden zu den mittleren Beamten zählen:

a) Telegraphen-Inspektoren, Hauptkassen-Rendanten, Verkehrs- und Betriebs-Kontroleure, Betriebs-Kassen-Rendanten, Hauptkassen-Kassirer, Kassen-Buchhalter, technische und nichttechnische Eisenbahn-Sekretäre, Stationsvorsteher I. Klasse, Güter-Expeditions-Vorsteher, Stationskassen-Rendanten, Materialien-Verwalter I. Klasse,

b) Bahnmeister I. und II. Klasse, Telegraphen-Aufseher, Zugführer, Lokomotivführer, Betriebs- und Werkstätten-Werkmeister, Stationsvorsteher II. Klasse, Stationsaufseher, Stationsassistenten, Güter-Expedienten nebst Güterkassirern, Einnehmer, Materialien-Verwalter II. Klasse, technische und nichttechnische Betriebs-Sekretäre, Zeichner und Kanzlisten sowie Schiffskapitäne I. und II. Klasse, Steuerleute, Schiffsmaschinisten, Maschinisten elektrischer Beleuchtungsanlagen,

zu den unteren Beamten dagegen:

c) Packmeister, Wagenmeister, Rangirmeister, Telegraphisten, Weichensteller I. Klasse (M. E. vom 26. Februar 1886. IIb. P. 1656), Lademeister, Magazin-Aufseher, Billetdrucker, Brückengeld-Einnehmer, Werkführer,

d) Bahnwärter, Schaffner, Bremser, Lokomotivheizer, Maschinenwärter, Stations- und Werkstätten-Portiers, Stations- und Werkstätten-Nachtwächter, Weichensteller, Kassen- und Bureaudiener, Trajektheizer, Matrosen, Krahnwärter, Brückenwärter, Krahnmeister, Billetschaffner.

Andernfalls würden nur die zu d bezeichneten Beamten zu den unteren, alle unter a—c aufgeführten aber zu den mittleren gehören. Große praktische Bedeutung hat übrigens diese ganze Unterscheidung im Allgemeinen nicht, da die Rechte und Pflichten der Beamten zur Zeit nicht nach der Zugehörigkeit zu diesen großen Kategorien sich richten, sondern für jede einzelne Beamtenklasse besonders festgesetzt sind.

2. Nach dem budgetrechtlichen Charakter ihrer Anstellung werden die Beamten in etatsmäßige und außeretatsmäßige eingetheilt, wobei das Unterscheidungsmerkmal in der Nothwendigkeit des dauernden oder nicht dauernden Vorhandenseins der betreffenden Dienststellen liegt. Diese Verschiedenheit der Beamtenstellung begründet nicht unwesentliche Verschiedenheiten in ihren Rechtsverhältnissen.

Die Gehälter der etatsmäßigen Beamten sind durch den Etat gesetzlich bestimmt und können daher von ihnen in der gesetzlich festgestellten Minimal-Höhe rechtlich beansprucht werden. Die Besoldungen der diätarischen Beamten werden von der Verwaltungsbehörde einseitig nach ihrem Belieben festgesetzt und gewähren dem Beamten einen solchen Anspruch nicht. Jene sind im Durchschnitt regelmäßig höher wie die der außeretatsmäßigen Beamten derselben Klasse, außerdem aber noch mit dem Bezuge eines ebenfalls gesetzlich feststehenden Wohnungsgeldzuschusses verbunden. Jene werden vierteljährlich im Voraus bezahlt, diese entweder nur monatlich im Voraus oder monatlich nachträglich (bei probeweise angestellten Beamten) oder selbst tageweise. Der etatsmäßig angestellte Beamte hat einen Anspruch auf die gesetzliche Staatsbeamten-Pension, falls er zur Zeit des Eintritts seiner Dienstunfähigkeit mindestens zehn Jahre im Dienste war, der außeretatsmäßige Beamte in der Regel, d. h. wenn er nicht zu den „höheren Beamten" gehört, nicht. Desgleichen gebührt den Hinterbliebenen des etatsmäßigen Beamten ein gesetzliches Wittwen- und Waisengeld unter denselben Voraussetzungen, unter denen er selbst zum Bezuge einer Pension berechtigt gewesen sein würde. Die Hinterbliebenen des außeretatsmäßigen Beamten haben mit der vorgedachten Ausnahme (höhere Beamte) diese Vergünstigung nicht.*) Derselbe ist dagegen, wenn sein Gehalt den Betrag von 2000 Mk.

---

*) Eine wesentlich praktische Bedeutung hat diese letztere Verschiedenheit aber nicht, da es kaum vorkommen dürfte, daß ein Beamter innerhalb einer zehnjährigen Dienstzeit nicht in eine etatsmäßige Stellung gelangt ist.

jährlich nicht übersteigt, der Invaliditäts- und Altersversicherung unterworfen. Die etatsmäßigen, nicht zu den „höheren" zählenden Beamten sind, falls sie zu den mittleren Beamten gehören, bis zu ihrer festen Anstellung gewöhnlich nur mit dreimonatlicher Kündigungsfrist zu entlassen, während den außeretatsmäßigen mittleren Beamten ebenso wie allen unteren Beamten das Dienstverhältniß in der Regel mit einmonatlicher Frist gekündigt werden kann; einheitliche Vorschriften bestehen hierüber jedoch nicht. Nur etatsmäßige Beamte endlich können zur festen Anstellung gelangen, außeretatsmäßige als solche nicht.

3. Nach dem öffentlich-rechtlichen bezw. nach dem staatsrechtlichen Charakter ihrer Stellung werden die Beamten eingetheilt in Bahn-Polizei-Beamte (§ 66 des Bahn-Polizei-Reglements) in Staatsbeamte und Gesellschafts- oder Vertrags-Beamte. Die Bahn-Polizei-Beamten haben, wie schon erwähnt, eine besondere Funktion des öffentlichen Rechts zu erfüllen, und sind als solche nicht Staatsbeamte in dem gewöhnlichen Sinne des Wortes. Vertrags- oder Gesellschafts-Beamte sind diejenigen, welche bei dem Uebergang der verstaatlichten Privat-Bahnen nur unter den Bedingungen des mit den letzteren geschlossenen Privatdienstvertrages übergegangen sind. Nach außen hin erscheinen sie ebenfalls als Träger der Staatsgewalt und sind mit der ihrer Dienststelle zustehenden Autorität bekleidet. Ihr Verhältniß zum Staate selbst aber wird lediglich nach ihrem Dienstvertrage beurtheilt.

4. Nach der Löslichkeit des Verhältnisses werden die Beamten eingetheilt in fest (lebenslänglich) und auf Widerruf angestellte Beamte; bei den letzteren wird noch unterschieden, ob der Widerruf nur gegen vorherige Kündigung oder mit der Wirkung sofortiger Entlassung (auf Probe angenommene Beamte) erfolgen kann.

Die Annahme auf Probe ist mit Ausnahme der höheren technischen Beamten die allgemeine Form der ersten Annahme. Die Probezeit hat den Zweck, festzustellen, ob der Betreffende sich nach Maßgabe seiner geistigen, körperlichen und Charakter-Eigenschaften, seiner Vorbildung u. s. w. im Allgemeinen tauglich und verwendbar in der Stellung, für welche er angenommen ist, erweisen wird. Die höheren technischen Verwaltungs-Beamten haben durch ihre vorherige, vom Staate geleitete fachmännische Ausbildung und die abgelegten Prüfungen schon ihre Brauchbarkeit zur selbständigen Thätigkeit, wenigstens beim Bau, bei der Bahn-Unterhaltung bezw. im Maschinenwesen nachgewiesen. Ihnen gegenüber erhebt die Staats-Eisenbahn-Verwaltung deshalb auch einen Anspruch darauf, daß sie sich in derartigen Beschäftigungen verwenden lassen, mit der Maßgabe, daß, wenn sie einer an sie ergehenden Einberufung nicht Folge leisten, sie ihrerseits die Anwartschaft auf

Einstellung in die staatliche Bau-Verwaltung verwirken.*) Würden dieselben dagegen statt zu einer technischen zu einer administrativen Thätigkeit einberufen, so könnte ihre Annahme auch zunächst nur auf Probe erfolgen.

Die Dauer der Beschäftigung auf Probe ist bestimmt festgesetzt, jedoch eine verschieden lange bei den einzelnen Beamten-Kategorien. Bei den höheren Beamten währt die Probebeschäftigung ein Jahr, bei den Militär-Anwärtern soll sie nach § 19 der „Grundsätze für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militär-Anwärtern" jedenfalls nicht länger als ein Jahr dauern und ist deshalb auch nach § 31 der Organisation für diese Stellen im Allgemeinen auf ein Jahr beschränkt, für die Anwärter zu den untersten Stellen, d. h. zu denen der Bahnwärter, Weichensteller, Portiers, Nachtwächter, Kassen- und Bureaudiener, Billetdrucker, Magazin-Aufseher, Brücken-, Maschinen- und Krahnwärter, Matrosen und Trajekt-Aufseher, Schmierer, Bremser, Heizer sogar auf ein halbes Jahr herabgesetzt.

Innerhalb dieser Frist kann der Anwärter, wenn schon im Laufe derselben seine Untüchtigkeit sich herausstellt, jeder Zeit entlassen werden; jedenfalls aber muß mit ihrem Ablauf eine Entscheidung über seine Beibehaltung erfolgen; eine Erstreckung der Frist findet nicht statt. Dieselbe fällt indessen nicht mit der Vorbereitungszeit zusammen, welche den einzelnen Anwärtern zu mittleren und Unterbeamten-Stellen in den Prüfungs-Vorschriften für die Vorbereitung auf die von ihnen für die erstmalige etatsmäßige Anstellung abzulegende Prüfung gesetzt ist. Die letztere ist vielmehr für die einzelnen Beamtenstellen in ganz verschiedener Höhe festgesetzt und erstreckt sich von drei Monaten für den Nachtwächter- bis zu drei Jahren für den Bureau- und Expeditions-Dienst. Es muß daher da, wo für Militär-Anwärter die in den „Grundsätzen rc." festgesetzte Probezeit kürzer ist, als die Vorbereitungszeit, die Verwaltung sich spätestens mit Ablauf der ersteren über die Beibehaltung und Uebernahme des Anwärters in das Kündigungsverhältniß schlüssig machen.**)

Ist für den Anwärter die Probezeit erfolgreich gewesen, so verwandelt sich die Probebeschäftigung bei den höheren Beamten sofort in eine feste, bei den übrigen Beamten in eine Anstellung auf Kündigung mit vierwöchentlicher Frist, welche letztere späterhin bei der Ernennung der mittleren Beamten zu einer etatsmäßigen Stelle gewöhnlich auf drei Monate ausgedehnt wird. Die etatsmäßige Anstellung verändert daher insofern den inneren Charakter des Beamten-Verhältnisses bei der Staatseisenbahn-Verwaltung nicht, insbesondere fällt sie nicht, wie dies — abgesehen von den unteren Beamten — bei

*) Erl. vom 16. Oktober 1886. II a. P. 8191 u. vom 9. März 1887. II a. P. 2201.
**) Erl. vom 2. Juni 1883. II b. P. 4209.

anderen Staats-Verwaltungs-Zweigen gewöhnlich der Fall ist, mit der festen Anstellung zusammen.

Die feste Anstellung bedeutet ein unkündbares, lebenslängliches Verhältniß zum Staate und dem obersten Träger der Staatsgewalt, welches wider den Willen des betreffenden Beamten nur im Wege des Disciplinar-Verfahrens löslich ist. Durch diese wird, um das dadurch eintretende besondere Verhältniß auch äußerlich zu kennzeichnen, der Betreffende zum „Königlichen" Beamten. Der Eintritt in dasselbe findet, wie bemerkt, bei den höheren Verwaltungsbeamten alsbald mit Beendigung der Probezeit statt, bei den übrigen Beamten hängt derselbe von der freien Entscheidung der vorgesetzten Direktion und dem Zutrauen derselben zu einer allzeit zuverlässigen Dienst- und würdigen Lebensführung des Beamten ab. Sie setzt mindestens eine fünfjährige befriedigende Dienstzeit und die etatsmäßige Anstellung voraus. Die unteren Beamten gelangen indessen niemals zu einer festen Anstellung.

b. Annahme, Ausbildung, Anstellung der Beamten; Kautionspflicht.

1. Annahme der Anwärter.

Bevor die Anwärter für eine der verschiedenen Beamtenstellungen in der Staatseisenbahn-Verwaltung angenommen werden, müssen sie gewisse Vorbedingungen erfüllen, welche für die einzelnen Stellungen verschieden sind.

α) Von den Anwärtern zu den „höheren" im § 32 der Organisation erwähnten Stellen, welche durch den Minister angenommen und einberufen werden, wird, abgesehen von sonstigen, näherer Bestimmung des Ministers vorbehalten Voraussetzungen in der Regel die Ablegung der höheren Staatsprüfung (zum Regierungs- oder Gerichtsassessor oder Baumeister) gefordert. Die Ablegung dieser Prüfung ist daher nicht unbedingt nothwendig. Insbesondere können ausnahmsweise zu ständigen Hülfsarbeitern der Betriebsämter auch solche Anwärter zugelassen werden, welche durch eine mehrjährige Beschäftigung als Hülfsarbeiter bei einer Direktion oder einem Betriebsamte die Befähigung für eine solche Stelle nachgewiesen haben. Es ist damit sowohl Angehörigen anderer Berufsarten wie auch strebsamen Personen unter den mittleren Beamten die Möglichkeit geboten, in Stellungen höherer Beamten aufzurücken.

β) Für die Anwärter zu den „mittleren und unteren" Beamtenstellen wird zwar die Ablegung einer „höheren" staatlichen Prüfung vor ihrem Eintritt und ein gleicher Grad höherer Befähigung nicht zur Bedingung der Annahme gemacht, dagegen müssen dieselben allerdings, je nach dem Dienstzweige, dem sie sich widmen wollen, ein gewisses, mehr oder weniger

hohes Maß theils technischer Vorbildung und Fertigkeit, theils allgemeiner Schulbildung, theils handwerksmäßiger Vorbeschäftigung nachweisen und außerdem eine Anzahl anderer Bedingungen in Beziehung auf Lebensalter, körperliche Tauglichkeit, Vermögensverhältnisse, Ruf, Ableistung der Militär-Dienstzeit und „Versorgungsberechtigung" erfüllen.

Das Maß dieser Vorbedingungen ist bei den Anwärtern zu den einzelnen Beschäftigungsarten in der Eisenbahn-Verwaltung ein verschiedenes. Ein bestimmtes, durch Prüfungs-Zeugnisse gewerblicher Schulen bescheinigtes Maß fachlicher Vorbildung wird insbesondere für den Erwerb der technischen mittleren Beamtenstellen der Werkstätten-Vorsteher, der technischen Betriebs- und Eisenbahn-Sekretäre und der Bahnmeister verlangt, eine höhere Schulbildung (Reife für die erste Klasse eines Gymnasiums, eines Realgymnasiums oder einer Ober-Realschule) von den Civil-Supernumeraren. Diese letzteren sowie die Anwärter zu den Stellen der Werkstätten-Vorsteher und technischen Eisenbahn-Sekretäre müssen auch die Berechtigung zum einjährig-freiwilligen Dienst erlangt haben. Im Uebrigen hat jeder Bewerber die zum Erlernen und zur Ausübung der betreffenden Dienstverrichtungen nothwendigen Schul- und sonstigen Kenntnisse, insbesondere auch diejenige allgemeine Vorbildung nachzuweisen, welche erforderlich erscheint, damit er nach beendetem Vorbereitungsdienst mit Aussicht auf Erfolg sich der vorgeschriebenen Prüfung unterziehen kann. Diese Kenntnisse sind, soweit sie nicht durch Zeugnisse belegt oder als unzweifelhaft vorhanden anzusehen sind, der Regel nach durch eine Vorprüfung zu ermitteln.*)

Was das Lebensalter betrifft, so dürfen die Anwärter bei ihrer Annahme im Allgemeinen nicht älter als 40 Jahre sein; die zur Ausübung der Bahn-Polizei und zur Führung der Lokomotiven berufenen Personen müssen mindestens ein Lebensalter von 21 Jahren haben; Civilsupernumerare sollen beim Eintritt das siebzehnte Lebensjahr zurückgelegt und dürfen das fünfundzwanzigste Jahr noch nicht überschritten haben.

Hinsichtlich der körperlichen Brauchbarkeit wird von den Bewerbern die für die Wahrnehmung der betreffenden Dienstverrichtungen erforderliche Gesundheit, Rüstigkeit und Gewandtheit verlangt, insbesondere müssen die für den äußeren Dienst bestimmten Anwärter ein normales Hör- und Sehvermögen besitzen und dürfen nicht farbenblind sein.

Der Bewerber darf ferner keine Schulden haben, muß unbescholten sein und seiner Militärpflicht genügt haben.

---

*) Siehe § 2 der Prüfungsordnung für mittlere und untere Beamten.

Von besonderer Bedeutung aber sind die Bestimmungen über das Erforderniß der Versorgungsberechtigung für die Annahme zu solchen Stellen, welche den Militär-Anwärtern ganz oder theilweise (zur Hälfte abwechselnd mit Civil-Anwärtern) vorbehalten sind.

Die Bestimmungen über die Versorgungsberechtigung der Militär-Anwärter sind vom Bundesrath im Jahre 1882 in den „Grundsätzen für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen bei den Reichs- und Staatsbehörden mit Militär-Anwärtern" einheitlich für das ganze Deutsche Reich festgestellt worden und zwar auf der Grundlage des Reichsgesetzes betreffend die Pensionirung und Versorgung der Militärpersonen des Reichsheeres und der Kaiserlichen Marine vom 27. Mai 1871, welches in den § 58, 75 und 77 den Invaliden des Standes der Unteroffiziere und der Gemeinen, sowie ferner auf der Grundlage des Zusatzgesetzes vom 4. April 1874, welches im § 10 den Unteroffizieren nach zwölfjähriger Dienstzeit bei guter Dienstführung einen gesetzlichen Anspruch auf Civilversorgung durch Anstellung in den Subaltern- und Unterbeamten-Stellen der Reichs- und Staatsbehörden verlieh. Dieselben sind an die Stelle der früheren, in Preußen hierüber geltenden Bestimmungen getreten.

Danach sind Militäranwärter für die gedachten Stellen alle Inhaber eines Civilversorgungsscheines. Dieser wird den Unteroffizieren und Gemeinen des Soldatenstandes ertheilt, wenn sie nach achtjähriger Dienstzeit oder durch Dienstbeschädigung invalide geworden sind, ohne den Nachweis der Invalidität aber den Unteroffizieren erst nach zwölf, den Gemeinen nach achtzehnjähriger Dienstzeit. Die Unteroffiziere und Mannschaften des beurlaubten Standes erhalten ihn nur nach einer im Dienste erlittenen Beschädigung.

Doch unterliegen nicht alle Subaltern- und Unterbeamtenstellen der Staatseisenbahn-Verwaltung jenem Vorbehalte. Ausgenommen sind diejenigen, welche eine besondere wissenschaftliche oder technische Vorbildung erfordern, wie die Stellen der Werkstatts- und Lokomotiv-Beamten, der Telegraphen-Aufseher und Telegraphen-Inspektoren, der technischen Eisenbahn- und Betriebs-Sekretäre, der Bahnmeister, der Zeichner, und Wagenmeister, ferner von den höheren Subalternstellen diejenigen der Ministerien, und von denen der Provinzial-Instanz die Stellen der Haupt- und Betriebskassen-Rendanten sowie der Betriebs- und Verkehrs-Kontroleure. Nur zur Hälfte sind den Militäranwärtern zugängig die Stellen der Subaltern-Beamten des Bureaudienstes der Betriebs-Verwaltung, des Abfertigungsdienstes und der Materialien-Verwalter. Die Stellen des Kanzlei-Dienstes dagegen sind ihnen ausschließlich vorbehalten.

Die andere Hälfte jener Stellen wird mit Civil-Anwärtern besetzt. Die unter die Vorbehalte fallenden höheren Subaltern- und Unterbeamten-Stellen in jedem Dienstzweige des äußeren Dienstes sind aber auch für die Militär-Anwärter nur im Wege des Aufrückens aus der niederen Stelle erreichbar, wogegen es andererseits für ihre Vorzugsberechtigung keinen Unterschied macht, ob der jeweilige Personalbedarf der Verwaltung sich auf eine etatsmäßige oder eine Hilfsarbeiterstelle richtet, ob er ein dauernder oder nur ein vorübergehender ist, ob die offene Stelle auf Kündigung oder auf jederzeitigen Widerruf zu besetzen ist.

Den Militär-Anwärtern stehen die Civil-Anwärter gegenüber. Die Civil-Anwartschaft gilt für diejenigen Stellen des Bureau- und Abfertigungsdienstes, welche weder eine technische Vorbildung erfordern noch auch den Militär-Anwärtern ausschließlich vorbehalten sind. Dieselbe wird durch eine bestimmt geregelte, innerhalb der Staatseisenbahn-Verwaltung selbst sich vollziehende Ausbildung und durch Ablegung einer Prüfung erworben. Die zu dieser Ausbildung zugelassenen Personen sind die sogenannten „Civil-Supernumerare", welche bis zum Jahre 1868 nur bei den Regierungen vorhanden waren, seit jener Zeit aber auch als besondere „Eisenbahn-Civil-Supernumerare" außer den Militär-Anwärtern in der Eisenbahn-Verwaltung zugelassen werden. Neben den bereits erwähnten allgemeinen Voraussetzungen für die Annahme derselben ist noch besonders die Beibringung des Nachweises erforderlich, daß der Civil-Supernumerar während dreier Jahre (der Dauer der Ausbildungszeit) in der Lage ist, sich aus eigenen Mitteln oder durch Unterstützung seitens seiner Angehörigen zu unterhalten.

Die Aufnahme der Militär- und Civil-Anwärter in das Beamten-Verhältniß sowie ihre Vereidigung erfolgt mit ihrem Eintritt in den Vorbereitungsdienst, bei denjenigen Militär-Anwärtern, welche zur Ableistung des Probejahrs von ihrem Truppentheil lediglich abkommandirt sind, jedoch erst nach ihrem Ausscheiden aus dem Militär-Verbande.*)

Finden sich für die den Militär- und Civil-Anwärtern vorbehaltenen Stellen keine solche, so sind die Verwaltungen berechtigt, nicht versorgungs- und anstellungsberechtigte Personen in diesen Stellen einstweilen zu beschäftigen. Dieselben müssen, soweit die Verwaltung etwa von vornherein beabsichtigt, sie dauernd beizubehalten, bei der Annahme die gleichen Voraussetzungen hinsichtlich ihrer körperlichen, moralischen und geistigen Tüchtigkeit erfüllen wie die Anstellungsberechtigten. Nur insofern sind diese Bedingungen verschärft, als die zulässige höchste Altersgrenze für ihre Annahme auf 30 Jahre herabgesetzt ist. Bevor sie indessen

*) Bestimmungen über die Annahme von Civilsupernumeraren für den Staatseisenbahndienst vom 26. März 1887.

überhaupt zur Beschäftigung angenommen werden können, muß in bestimmt vorgeschriebener, formeller Weise festgestellt sein, daß für die betreffenden Stellen weder Militär- noch Civil-Anwärter vorhanden waren.

Dies Verfahren ist für die den Militäranwärtern vorbehaltenen Stellen durch die obenerwähnten „Grundsätze“ in folgender Weise geregelt:

Die Versorgungsberechtigten haben sich um die von ihnen gewünschte Stelle bei den Anstellungsbehörden (das sind diejenigen, welche die Stelle selbst zu besetzen haben) schriftlich zu bewerben. Dies darf gleichzeitig um jede den Militär-Anwärtern überhaupt zugängliche Stelle und so lange geschehen, bis der Anwärter eine solche Stelle erlangt und angetreten hat, mit welcher Aussicht auf Ruhegehalt oder dauernde Unterstützung verbunden ist. Die Anstellungsbehörden ihrerseits sind zur Annahme der Bewerbung verpflichtet, wenn der Bewerber nachweist, daß er die Vorbedingungen für die Stelle erfüllt. Ist die Stelle noch nicht frei, so haben sie ihn in einer Liste für die Bewerber nicht vakanter Stellen vorzumerken, in welcher sämmtliche zugelassene Bewerber streng nach dem Zeitpunkte der ersten Meldung einzutragen sind. Die Bewerber werden dadurch zu „Stellen-Anwärtern“.

Eine gleiche Liste wird für die Bewerber um Civilsupernumerariatsstellen angelegt.

Solche Listen hat jede Behörde zu führen, welche berechtigt ist, selbstständig Militär- und Civil-Anwärter anzustellen, bei der Staatseisenbahn-Verwaltung also sowohl der Minister der öffentlichen Arbeiten, wie jede Direktion und jedes Betriebsamt je für diejenigen Gattungen von mittleren und Unterbeamten, welche innerhalb des ihnen vorbehaltenen Geschäftsbereichs etatsmäßig gebraucht und von ihnen erstmalig angestellt werden. Dies sind für das Ministerium nur die Stellen der Kanzlisten, Bureau-Diener und Portiers, da die übrigen Subaltern-Beamten desselben dem Vorbehalte nicht unterliegen und überdies der erforderliche Nachwuchs aus den Beamten der Provinzial-Verwaltung gewählt zu werden pflegt. Die Direktion hat die Einberufungen für die Kanzlei- und Bureau-Stellen des Central-Bureaus und der Hauptwerkstätten-Verwaltung, der Direktions-Präsident persönlich diejenigen für die Anwärter zum Civilsupernumerariat innerhalb des ganzen Direktionsbezirks, die Betriebs-Aemter haben dieselbe für alle übrigen Stellen der Eisenbahnverwaltung zu regeln. Da die Besetzung der den Civilsupernumeraren zugänglichen Stellen nur im Wechsel mit den Militär-Anwärtern erfolgen darf, und der eigentlichen Anstellung für sie eine dreijährige Vorbereitungszeit, der endgültigen Annahme der Militär-Anwärter aber nur ein Probejahr vorhergeht, so richtet sich für beide Klassen von Beamten der Umfang der jeweiligen Einberufung nach demjenigen Bedarf, welcher je für die betreffenden

Dienststellen nach Ablauf einerseits der Probezeit für Militär-Anwärter, andererseits der Vorbereitungszeit für Civil-Anwärter im Ganzen innerhalb des Direktionsbezirks vorhanden sein muß. Die nöthige Anzahl von Militär-Anwärtern auch zu den Alternatsstellen des Bureau- und Abfertigungsdienstes wird daher zweckmäßig von der Stelle aus einheitlich festgestellt, welche in der Lage ist, den erforderlichen Gesammtbedarf an beiden Gattungen zu übersehen, d. h. von der Direktion. Der danach auf die einzelnen Betriebs-Aemter fallende Antheils-Bedarf kann dann entweder von diesen selbständig oder von der Direktion für alle Betriebsämter einberufen werden. Die Einberufung hat im Allgemeinen nach der Reihenfolge der Vormerkungen in den Vakanzenlisten zu erfolgen, doch hängt bezüglich der Militär-Anwärter das Einhalten derselben davon ab, daß nicht etwa sogenannte „Vorzugsberechtigte" notirt sind, welche den Vorrang vor den Nichtvorzugsberechtigten haben. Zu ersteren gehören bei den Einberufungen für den Dienst eines Bundesstaates die diesem Staate angehörigen, oder aus dessen Kontingente hervorgegangenen Stellen-Anwärter, demnächst aber Unteroffiziere, welche mindestens acht Jahre in dem Heere oder der Marine aktiv gedient haben. Bei der Einberufung der Civil-Supernumerare darf der Eisenbahn-Direktions-Präsident besonders fähige und tüchtige Anwärter vor den übrigen berücksichtigen.*)

Die Militär-Anwärter haben übrigens ihre Meldungen zu den betreffenden Stellen bei nicht erfolgter Einberufung bis spätestens zum 1. Dezember jeden Jahres zu erneuern, falls sie auch über diesen Zeitpunkt hinaus noch auf Anstellung in denselben rechnen. Diese Bestimmung ist mit Rücksicht auf die Zulässigkeit gleichzeitiger Bewerbung um Stellen bei den verschiedenen Civil-Verwaltungszweigen getroffen worden, und um die damit gegebene häufigere Möglichkeit der zwecklosen Einberufung eines solchen Bewerbers zu vermeiden, welcher inzwischen von einer anderen Behörde, in deren Anwärterliste er ebenfalls vermerkt war, angenommen worden sein sollte.

Sind für vakant werdende Stellen versorgungsberechtigte Militär-Anwärter in der Anwärterliste der betreffenden Behörde nicht vorgemerkt, so müssen diese Stellen zunächst in der „Vakanzenliste", welche das zuständige Kriegsministerium herausgiebt, ausgeschrieben werden. (§ 16 der „Grundsätze".) Die Aufnahme in diese vermittelt eine militärische Verwaltungsbehörde, zu welcher in Preußen in jedem Armee-Corpsbezirk je ein besonderes Landwehr-Bezirks-Kommando bestellt ist. Die Ausschreibung der Stellen in den Listen findet im Allgemeinen zwar erst dann statt, wenn dieselben thatsächlich frei geworden sind. Es giebt jedoch eine gewisse Anzahl Stellen,

*) Ausführungs-Erlaß zur Prüfungs-Ordnung vom 26. März 1887. Nr. 11.

in welchen erfahrungsgemäß ein bestimmter durchschnittlicher Abgang stattfindet, während andererseits Militär-Anwärter sich nur in verhältnißmäßig geringer Anzahl für dieselben melden, Stellen, an deren sofortiger etatsmäßiger Wiederbesetzung die Verwaltung wegen ihrer Wichtigkeit für den Betrieb gleichwohl ein dringendes Interesse hat. Dies sind die im § 31 der Organisation bezeichneten Unterbeamtenstellen der Weichensteller, Bahnwärter, Portiers, Bureaudiener, Bremser u. s. w, zu denen auf Grund besonderer Bestimmung des Ministers noch die Schaffner getreten sind.*) Für diese Stellen ist trotz des Mangels an Militär-Anwärtern doch in der Regel eine größere Menge geeigneter, wenn auch nicht versorgungsberechtigter Bewerber unter dem im Arbeiter-Verhältnisse angenommenen Hilfspersonal vorhanden, welche auch die vorgeschriebene Prüfung zumeist bereits abgelegt haben und auf die Anstellung warten. Die Ausschreibung derselben in den Vakanzen-Listen hat daher hier nur den Zweck, der Verwaltung formell freie Hand für die Besetzung dieser, von den Militär-Anwärtern im Allgemeinen doch verschmähten Stellen zu schaffen. Die Anstellungsbehörden sind deshalb auch hinsichtlich dieser Stellen angewiesen, nicht bis zur Vakanz derselben mit der Ausschreibung zu warten, sondern zu gewissen Zeiten den voraussichtlichen Personalbedarf für sie auszuschreiben.**)

Meldet sich nun auf Grund der Ausschreibung innerhalb einer Frist von sechs Wochen kein Militär-Anwärter, der die gegebenen Voraussetzungen für die Stelle erfüllt, zur probeweisen Beschäftigung in derselben, so ist die Verwaltung berechtigt, in derselben, soweit es sich um eine Stelle des Abfertigungs- oder Bureaudienstes handelt, zunächst einen Civil-Anwärter zu beschäftigen und, falls auch ein solcher fehlt, in dieser sowie in den übrigen Stellen für die einstweilige Wahrnehmung der Dienstverrichtungen eine nicht versorgungsberechtigte Person anzunehmen***). Ausnahmsweise kann ein Nichtversorgungsberechtigter mit der Absicht dauernder Beibehaltung auch dann angenommen werden, wenn geeignete Militär- und Civil-Anwärter vorhanden sind. Dies ist indessen nur im Wege der Allerhöchsten Gnade und nur dann, wenn ein ganz besonderes dienstliches Interesse dafür spricht, möglich. Die Verleihung der Anstellungsfähigkeit auch in einem solchen Falle soll auch nur für eine bestimmte Dienststelle bezw. einen bestimmten Dienstzweig nachgesucht werden.†) Die betreffenden Anträge sind nur einmal im Jahre (zum 1. April) und unter Mitwirkung des Kriegsministers zu stellen.

---

*) Erlaß vom 22. September 1880. II P. b. 5875.
**) " " 22. " 1888. II b. (a) P. 8474. II b. (a) 14 429.
***) § 17 der „Grundsätze" und Zusatzbestimmung.
†) § 10 der „Grundsätze".

Die Annahme nicht anstellungsberechtigter Personen ist im Allgemeinen zwar an die Voraussetzung zu knüpfen, daß im Bereich des ganzen Direktionsbezirks ein Stellenbewerber nicht notirt war. Bei den Stellen jedoch des Telegraphisten-, Lademeister-, Zubegleitungsdienstes sowie der nur im Kündigungsverhältniß anzustellenden, nicht technischen Unterbeamten kann im Interesse der schleunigen Wiederbesetzung derselben die Annahme nicht-anstellungsberechtigter Personen schon dann erfolgen, wenn in der Anwärterliste der **Anstellungsbehörde** kein Bewerber notirt, und auf die von ihr veranlaßte Ausschreibung sich kein Versorgungsberechtigter gemeldet hat.*)

Die Nothwendigkeit und Berechtigung der Annahme nicht anstellungsberechtigter Personen mit der Absicht dauernder Beibehaltung seitens der Provinzial- und Lokalbehörden wird durch den Minister mittelst halbjährlicher, ihm von denselben einzureichender Nachweisungen,*) außerdem von der Königlichen Ober-Rechnungskammer bei der Abnahme der Jahres-Rechnung kontrolirt.**)

2. Ausbildung der Beamten.

Die von der Eisenbahn-Verwaltung sowohl für höhere, wie für mittlere und Unterbeamten-Stellungen angenommenen Anwärter werden behufs ihrer verantwortlichen Verwendung in den einzelnen Dienstzweigen einer mehr oder weniger systematischen Ausbildung unterworfen. § 36 der Organisation schreibt vor: „Zum Nachweis der für die Beschäftigung oder Anstellung in einer bestimmten Stelle erforderlichen Kenntnisse und Fähigkeiten bedarf es der Ablegung der reglementsmäßig vorgeschriebenen Prüfungen."

Außerdem aber bestimmt § 35 daselbst:

„Die Vorbedingungen für die Beschäftigung und Anstellung der Bahn-Polizei-Beamten und Lokomotivführer regeln sich nach den vom Bundesrath über die Befähigung dieser Beamten getroffenen bezw. künftig zu treffenden Bestimmungen, sowie nach den neben diesen Bestimmungen vom Minister zu erlassenden reglementarischen Vorschriften".

Diese Bestimmungen hat der Bundesrath unter dem 12. Juni 1878 und 17. Mai 1881 im Interesse der Aufrechthaltung der Betriebssicherheit für alle Deutschen Bahnen erlassen. Daneben aber sind innerhalb der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung nicht nur für die Bahn-Polizei-Beamten und die Lokomotivführer sondern auch für die große Mehrzahl aller mittleren und unteren Beamten ebenfalls besondere einheitliche Erfordernisse

---

*) Ausführungs-Erlaß zur Prüf.-Ordg. Nr. 3.

**) Zusätzliche Bestimmung zu § 24 der „Grundsätze" pp.; Civilversorgungs-Reg.-Akt. vom 16. Juli 1867, § 31.

hinsichtlich ihrer Befähigung und Ausbildung aufgestellt, welche nicht nur die Aufrechthaltung der Betriebssicherheit sondern gleichzeitig auch eine möglichst glatte und zuverlässige Durchführung des übrigen Verwaltungsgetriebes gewährleisten sollen. Dies ist in der von dem Minister herausgegebenen Prüfungsordnung für die mittleren und unteren Beamten — gültig vom 1. Juli 1887 — geschehen, welche die auf dem Gebiete des Wissens und Könnens liegenden Vorbedingungen sowohl für die erste etatsmäßige Anstellung, wie auch für solche Stellungen festsetzen, welche nur im Wege des Aufrückens aus einer niederen etatsmäßigen Stelle in eine höhere erreicht werden können. Einheitliche Ausbildungs-Vorschriften, auf Grund deren die Befähigung zur ersten etatsmäßigen Anstellung erlangt werden soll, fehlen nur für die Billetdrucker, Bureau- und Kassendiener, Nachtwächter und Portiers, Billetschaffner, Krahnmeister, Krahn- und Brückenwärter und für das Personal der Schiffstrajekte. Bezüglich dieser bleibt es den einzelnen Direktionen überlassen, die Bestimmungen der Prüfungsordnung durch Aufstellung bestimmter Erfordernisse in Beziehung auf das Maß der Befähigung, Ausbildung und die Art der Nachweisung desselben in sinngemäßer Weise zur Anwendung zu bringen.*) Das Aufrücken in höhere etatsmäßige Stellungen ist von einer besonderen Ausbildung und einer besonders abzulegenden Prüfung nur bezüglich der Stellen der Haupt- und Betriebskassen-Rendanten, der Verkehrs- und Betriebs-Kontroleure, der Güter-Expeditions-Vorsteher, der Stationskassen-Rendanten, ferner bei der I. Klasse der Stationsvorsteher, der Bahnmeister, der Kanzlisten, der Zeichner, der Materialien-Verwalter, der Weichensteller nicht abhängig; (bei den letzteren aber nur, wenn sie zur Bedienung von größeren Weichen- und Signal-Stellwerken verwandt, dagegen nicht, wenn sie als Haltestellen-Vorsteher angestellt werden sollen)**).

Der Nachweis der Befähigung für die betreffenden Stellen, welchen einestheils der Bundesrath, anderentheils die ministerielle Prüfungsordnung verlangt, wird nach der letzteren durch die erfolgreiche Ablegung der vorgeschriebenen Prüfung erbracht, falls nicht ausnahmsweise der Minister von derselben den Anwärter entbunden hat; nach der bundesräthlichen Verordnung dagegen ist nur nöthig, daß die Vorgesetzten auf die eine oder andere Weise die Ueberzeugung von dem Vorhandensein der für die betreffende Dienstverrichtung vorgeschriebenen Befähigung des Anwärters gewinnen. Dagegen stimmen die bundesräthlichen Bestimmungen mit denen der Prüfungsordnung im Allgemeinen sowohl in dem verlangten Maße der

---

*) § 9 der Prüfungsordnung.
**) § 5 „ „

erworbenen Befähigung, Kenntnisse und dienstlichen Ausbildung wie in der Auswahl derjenigen Dienstfächer und Wissensgegenstände überein, in welchen dieselben erworben sein müssen, wie endlich auch in der Festsetzung der Zeitabschnitte, während deren der Anwärter in den einzelnen Dienstfächern praktisch thätig gewesen sein muß, ehe er nach der ministeriellen Prüfungsordnung zur Prüfung, nach der bundesräthlichen Verordnung zur selbstständigen und verantwortlichen Ausübung der in Frage kommenden bahnpolizeilichen Verrichtungen oder der Obliegenheiten eines Lokomotivführers zugelassen werden kann. Dabei ist zu bemerken, daß für die thatsächliche Zulassung des betreffenden Beamten zur selbständigen Wahrnehmung dieser Verrichtungen auch im Bereiche der preußischen Staatsbahn-Verwaltung schon die Erfüllung der bundesräthlichen Bestimmungen genügt, während die Ablegung der Prüfung nach der ministeriellen Prüfungsordnung nur als Vorbedingung für seine etatsmäßige Anstellung in Betracht kommt. Bei der wesentlichen Uebereinstimmung indessen zwischen den bundesräthlichen und den ministeriellen Verordnungen in den Zielen und Mitteln der Ausbildung der Beamten konnte diese selbst auch eine einheitliche sein.

Eine besondere Ausbildung im Staats-Eisenbahndienste tritt aber, wie oben bemerkt, ohne Unterschied bei allen Beamten desselben, bei den höheren sowohl wie bei den niederen und selbst bei denen ein, welche ohne Ablegung einer eisenbahnfachlichen Prüfung zur ersten oder zu einer höheren Anstellung gelangen, oder welche, wie die höheren Beamten, bei ihrem Eintritt in die Staatseisenbahn-Verwaltung schon die höheren Staatsprüfungen hinter sich haben.

Die Ausbildung findet während des Probejahres und der Vorbereitung zur Prüfung statt. Sie besteht zunächst darin, daß dem Anwärter Gelegenheit geboten wird, den gesammten Dienst seines Amts und die damit unmittelbar zusammenhängenden Verrichtungen anderer Dienststellen kennen zu lernen, indem er in planmäßiger Weise während einer bestimmten Frist in den einzelnen Theilen dieses Dienstes beschäftigt und unterwiesen wird.

Durch einheitliche Vorschriften des Ministers und für die ganze Staatseisenbahn-Verwaltung ist dieser Bildungsgang nur in Betreff der höheren administrativen Verwaltungsbeamten*) sowie der Anwärter des Stationsdienstes und der Civilsupernumerare näher vorgeschrieben,**) hinsichtlich der übrigen Beamten dagegen ist es den einzelnen Direktionen überlassen geblieben, in welcher Weise sie deren praktische Ausbildung regeln

*) Siehe Witte: Die Rechts- und Dienstverhältnisse der Beamten und Arbeiter der preuß. Staats-Eisenbahn-Verwaltung. Elberfelder Sammlung. Nr. 102—103.
**) Ausführungs-Erlaß zur Pr.-O. Nr. 24, 25, 26.

wollen. Was die höheren technischen Verwaltungs-Beamten betrifft, so ist ihre Ausbildung vor der Ablegung der Prüfung zum Regierungsbaumeister von derjenigen nach Ablegung derselben und nach erfolgtem Eintritt in die Staatseisenbahn-Verwaltung zu unterscheiden. Die erstere ist eine lediglich fachtechnische und vollzieht sich auf Grund der Ministerial-Erlasse vom 15. November und 21. Dezember 1886 (veröffentlicht im E. V. Bl. von 1887, S. 129 ff.), nach welchen auch die Staatseisenbahn-Verwaltungen, namentlich bei den Bauführern des Maschinenbaufachs, in eingehender Weise sich an derselben zu betheiligen haben. Die letztere dagegen läßt die fachtechnische Seite ganz außer Betracht, die Regierungs-Baumeister werden vielmehr auf Grund der durch die höhere Staatsprüfung an den Tag gelegten Befähigung sofort nach ihrer Einberufung zur Staatseisenbahn-Verwaltung im Bau- oder Maschinenfache als volle Kraft beschäftigt. Sobald sie jedoch bei Besetzung etatsmäßiger Bauinspektor-Stellen im Betriebe in Frage kommen, wird ihnen Gelegenheit geboten, vorher den eigentlichen Eisenbahn-Betriebs- und Bahn-Unterhaltungsdienst praktisch kennen zu lernen und sich in demselben auszubilden.*)

Für die weitere fachliche Ausbildung der Beamten ist die Staatseisenbahn-Verwaltung bezüglich der mittleren und unteren durch Unterweisung derselben in den allgemeinen und besonderen Vorschriften des Dienstes, durch Einrichtung von Unterrichtsstunden und Kursen und selbst von Eisenbahnschulen bemüht**); für die höheren administrativen Verwaltungsbeamten sind fachwissenschaftliche Vorlesungen an einzelnen Universitäten und am Sitze einzelner Direktionen eingerichtet worden.***)

Eine bestimmtere Regelung dieser Seite des Ausbildungswesens hat indessen nur hinsichtlich der Vorlesungen für höhere Beamte stattgefunden, insofern die Vorlesungsgebiete, Inhalt und Abgrenzung derselben, sowie die Vorlesungsorte genau bezeichnet, ferner die mit den Vorlesungen betrauten Beamten vom Minister persönlich ausgewählt und zugleich diejenigen Gattungen von höheren Beamten bestimmt sind, welche zum Besuche der Vorlesungen verpflichtet sind. (Assessoren und Regierungsbauführer, welche bei der Eisenbahn-Verwaltung ausgebildet werden.) Es sind die National-Oekonomie der Eisenbahnen, insbesondere das Tarifwesen, der Betrieb der Eisenbahnen, das Eisenbahnrecht und die Verwaltung der preußischen Staatsbahnen, zu denen neuerdings noch Technologie getreten

---

*) Erl. vom 24. November 1887. II a (b). P. 7740.
**) Erl. vom 11. März 1878. II. 21 881.
***) Erl. vom 22. Juli 1881. II. S. b. (a) 746.

ist, welche in diesen Vorlesungen behandelt werden. Den Werth eines allgemeinen Ausbildungsmittels haben dieselben gleichwohl nicht, da sie nur an drei Orten (Berlin, Breslau, Köln) stattfinden, somit dem bei den übrigen sieben Direktionen in der Ausbildung begriffenen größeren Theil der jüngeren Verwaltungs-Beamten keine Gelegenheit zur Ausbildung bieten.

Das Unterrichtswesen für mittlere und untere Beamten hat im Gegensatz hierzu eine viel allgemeinere Durchführung gefunden, läßt indessen eine einheitliche Regelung vermissen. Der Grund hierfür liegt zum Theil darin, daß dasselbe nicht nur eine Ausbildung der Anwärter, sondern auch eine Fortbildung der älteren im Dienste befindlichen etatsmäßigen Beamten sich zur Aufgabe gemacht hat und den größeren Theil aller Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung ins Auge faßt. Schon die Vereinigung nur der in der Ausbildung begriffenen, mittleren und unteren Beamten an bestimmten Orten, um sie, eine gewisse Zeit hindurch, vom Dienste losgelöst, einen längeren Unterrichts-Kursus durchmachen zu lassen, würde an der Kostenfrage scheitern. Es ist nur möglich, denselben die erforderlichen Unterweisungen in ihren dienstfreien Stunden zu ertheilen, da ihre Arbeitskraft und Arbeitszeit im Uebrigen durch den Dienst in Anspruch genommen werden. Aus gleichem Grunde ist es auch nicht thunlich, besondere Lehrkräfte für die Unterweisung der Beamten zu gewinnen, vielmehr sind es lediglich die höheren Beamten des betreffenden Dienstzweiges, welche die anderen zu unterrichten und auszubilden haben. Es ist also überall die Durchführbarkeit dieser Aufgabe von den örtlichen Verhältnissen des Dienstes sowie von den sehr verschiedenen Fähigkeiten des Lehrpersonals abhängig. Darum war es auch nicht wohl angängig, einheitliche, für den ganzen Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung geltende Vorschriften und Bedingungen über den Umfang und Inhalt der Unterrichtsgegenstände, über die Unterrichtsmethode und die Eintheilung des Unterrichts, über den Grad der Befähigung der Lehrkräfte aufzustellen; sondern dem freien und verständigen Ermessen der Direktion und namentlich der Betriebsämter mußte hierin ein weiter Spielraum gelassen werden, wenn man nicht Gefahr laufen wollte, das Interesse namentlich der Lehrkräfte an der Sache zu schädigen.

Es haben sich jedoch folgende allgemeine Gesichtspunkte festhalten lassen und durch die praktische Erfahrung als durchführbar herausgestellt:

1. Der Zweck des Unterrichts ist sowohl auf die Vorbereitung der Prüflinge wie auf ein Vertrauterhalten auch der übrigen Beamten des mittleren und unteren Dienstes mit den allgemeinen und besonderen Dienstvorschriften zu richten.

2. Der Kreis der zu Unterrichtenden erstreckt sich auf das gesammte Dienstpersonal, welches noch eine Prüfung abzulegen hat, und auf das übrige Personal, insoweit es den unteren Beamten-Gattungen angehört. Für diese ist die Theilnahme an dem Unterricht obligatorisch.

3. Die Beamten jedes Dienstzweiges erhalten besonderen Unterricht, insoweit es sich um die Belehrung über die besonderen Pflichten ihres Amts handelt, gemeinsamen, insoweit Dienstangelegenheiten in Betracht kommen, deren Kenntniß allen oder einem größeren Theile der Eisenbahn-Beamten gleich nothwendig ist. In ersterer Beziehung werden daher unterrichtet:

das niedere Bahnbewachungs-Personal im Bahn-Aufsichts- und Unterhaltungsdienst vom Bahnmeister,

das Zugbegleitungspersonal und das niedere Stationspersonal } vom Stationsvorsteher oder dessen Assistenten,

das niedere Abfertigungspersonal von den Vorstehern der Abfertigungsstellen,

die mittleren Beamten des Stations-, Abfertigungs- und Telegraphendienstes bezüglich der technischen Behandlung der Telegraphen-Apparate vom Telegraphen-Aufseher, sonst von dem Stationsvorsteher oder Güter-Expedienten, den Kontroleuren oder auch von geeigneten Beamten des Bureaudienstes,

die Bahnmeister vom Bau-Inspektor,

die Werkmeister vom Maschinen-Inspektor.

Als gemeinsame Unterrichts-Angelegenheiten gelten z. B. das Betriebs- und die Bahn-Polizei-Reglements, die Eisenbahn-Geographie, die Organisation der Staats-Eisenbahn-Verwaltung und des eigenen Bezirks. Der Unterricht in diesen Fächern wird befähigteren höheren Subaltern-Beamten, vielfach auch höheren Verwaltungs-Beamten (Regierungs-Assessoren, Baumeistern) übertragen.

4. Namentlich wegen des Unterrichts in den letztgenannten Gegenständen, aber auch mit Rücksicht auf die Auswahl der Lehrkräfte wird der Ausbildungsunterricht möglichst auf den größeren Stationen zu koncentriren, und werden die Beamten der umliegenden kleineren Stationen und Haltestellen dort zum Empfange desselben zu versammeln gesucht. Wo dies nicht thunlich ist, da muß der Unterricht für die letzteren an ihrem Stationsorte selbst erfolgen und sich dort naturgemäß auf ein geringeres Maß nach Art und Umfang beschränken.

5. Davon hängt gleichzeitig auch die Unterrichtsmethode ab.

Dem Unterricht werden zwar überall die Dienstvorschriften zu Grunde gelegt, deren Inhalt durchgenommen, erläutert und durch Beispiele klar gelegt wird. Der Lehrer überzeugt sich durch Fragen und unter Umständen auch durch

Aufgabe schriftlicher Arbeiten von dem Maße des Verständnisses der Vorschriften seitens der Zuhörer. Die Form des Unterrichts jedoch richtet sich nach den örtlichen und dienstlichen Verhältnissen.

Bei dem Bahnbewachungs-Personal muß sich der Bahnmeister damit begnügen, gelegentlich seiner dienstlichen Anwesenheit im Bezirk des Bahnwärters diesem einzeln die nöthigen Unterweisungen in zwangloser Unterredung zu Theil werden zu lassen. Auch auf kleineren Stationen wird sich der Unterricht meist hierauf beschränken.

Auf größeren Stationen, wo ein größeres Lehrerpersonal und eine stärkere Anzahl ständiger Zuhörer in dienstfreien Stunden verfügbar gemacht werden kann, sind förmliche halbjährige Unterrichtskurse mit festen Stundenplänen eingerichtet; dem Unterricht werden Leitfäden, welche von geeigneten Beamten selbst ausgearbeitet sind, zu Grunde gelegt.

Für das Bureau-Personal endlich und die für den Abfertigungsdienst heranzubildenden Beamten sind zum Theil Eisenbahnschulen eingerichtet, in denen namentlich die Civilsupernumerare und die Militäranwärter des Bureau- und Abfertigungsdienstes, vom Dienste ganz entbunden, systematisch unterrichtet werden.

6. Der Unterricht unterliegt auf allen Stationen der Ueberwachung durch die Kontroleure und die höheren Beamten des Betriebsamts, welche sich durch Anwesenheit in den Unterrichtsstunden über die Befähigung der Lehrer und durch Prüfungen über die Fortschritte der Lernenden zu überzeugen haben.

7. Für die Bestrebungen tüchtiger Lehrer sollen besondere Anerkennungen gewährt werden.

Die Prüflinge, soweit sie Anwärter für die erste etatsmäßige Anstellung sind, erhalten für die einzelnen Abschnitte der Vorbereitungszeit von den betreffenden Dienststellen-Vorstehern Zeugnisse über Fleiß, Leistung und Befähigung und werden nach erfolgreicher Beendigung der Vorbereitung auf Grund einer seitens der zunächst vorgesetzten Behörde auszustellenden Bescheinigung, daß sie hinreichend vorbereitet seien, durch die Anstellungs-Behörde, (die Civil-Supernumerare durch den Präsidenten) von Amtswegen zur Prüfung vorgeladen. Für die Prüfung zu denjenigen etatsmäßigen Stellen der mittleren und Unter-Beamten dagegen, welche nur im Wege des Aufrückens aus einer niederen etatsmäßigen Stelle erreichbar sind, ist weder eine bestimmte Vorbereitung und Ausbildung vorgeschrieben, noch wird ein Zwang zur Ablegung derselben ausgeübt. Bedingung für dieselben ist nur der Verlauf einer bestimmten Zeit zwischen der Ablegung der vorhergegangenen niederen

und der folgenden höheren Prüfung und die ebenfalls während einer festgesetzten Mindest-Dauer stattgehabte Beschäftigung in derjenigen Dienststellung, aus welcher die Anwärter für die höhere Dienststelle hervorgehen.

Die Prüfungsgegenstände sind für jede einzelne Prüfungsklasse durch die Prüfungsordnung genau bezeichnet. Die Prüfung selbst zerfällt regelmäßig in einen schriftlichen und einen mündlichen Theil. Für jede Prüfungsklasse sind besondere ständige Prüfungskommissionen aus zwei bis drei Mitgliedern gebildet, deren Zusammensetzung sich nach der Wichtigkeit der Stellen und dem Dienstzweige, dem die Stelle angehört, richtet. Mit Ausnahme der für die Kanzlisten-Prüfung eingesetzten Prüfungskommission, welcher nur zwei Bureaubeamte angehören, bestehen die übrigen Kommissionen regelmäßig aus mindestens einem höheren und einem mittleren Beamten, welche in dem betreffenden Dienstzweige praktisch thätig sind. Die höheren Beamten gehören meistentheils dem Ressort der Betriebs-Aemter an; nur für die Prüfung zum Materialien-Verwalter, Werkmeister, Stations-Vorsteher oder Güter-Expedienten, Betriebs- und Eisenbahn-Sekretär sowie zum Werkstätten-Vorsteher ist der höhere Prüfungsbeamte aus den Mitgliedern der Direktion entnommen. Für diese setzt sich die Prüfungs-Kommission immer aus drei Mitgliedern zusammen, von denen das zweite in der Regel ebenfalls ein höherer Verwaltungs-Beamter zu sein pflegt. Die Prüfungen werden in bestimmten Perioden, gewöhnlich halbjährlich, abgehalten; sie können im Falle des Nichtbestehens regelmäßig einmal und nur ausnahmsweise noch ein zweites Mal nach einer bestimmten, von der Prüfungs-Kommission festzusetzenden Frist wiederholt werden. Das endgültige Nichtbestehen berechtigt die Verwaltung jedoch nicht zur Entlassung der durchgefallenen Prüflinge, wenn dieselben Militär- oder Civilanwärter sind; diese sind vielmehr entweder in einer diätarischen oder in einer niederen etatsmäßigen Stellung anzustellen, für welche sie nach der Ansicht der Prüfungs-Kommission, trotz der Nichterfüllung der Bedingungen für die von ihnen erstrebte Stelle, die erforderliche Fähigkeit besitzen.

Die Bestimmungen der Prüfungsordnung finden auch auf die nichtanstellungsberechtigten Personen mit der Maßgabe statt, daß die für Stellen des Stationsdienstes angenommenen derartigen Bewerber schon nach Genehmigung ihrer einstweiligen Beibehaltung (d. h. frühestens nach Ablauf eines Jahres seit ihrer Annahme), dagegen die für Stellen des Materialien-, Bureau- und Abfertigungsdienstes angenommenen erst dann zur Prüfung zugelassen werden dürfen, wenn die Genehmigung zu ihrer dauernden Beibehaltung ertheilt worden ist, d. h. nach Ablauf von fünf Jahren (Seite 186). Hinsichtlich der nicht anstellungsberechtigten Anwärter zu den niederen

12*

Stellen einschließlich der Stellen des Lademeister-, Telegraphen- und Zugbegleitungsdienstes, welche schon zur Beschäftigung angenommen werden dürfen, wenn im Bereich der Anstellungsbehörde kein versorgungsberechtigter Anwärter vorgemerkt und die sechswöchentliche Ausbietung in den Vakanzenlisten erfolglos gewesen ist, darf dagegen die Prüfung alsbald nach dem Abschluß des Ermittelungsverfahrens — die Beendigung der erforderlichen Vorbereitungszeit vorausgesetzt — im Interesse baldiger Wiederbesetzung der Stellen vorgenommen werden. Diese Leute sind in der Regel schon längere Zeit als gewöhnliche Arbeiter im Stations- oder Bodendienst oder bei der Bahnunterhaltung thätig, jedoch zum Zweck der Aushülfe in Beamten-Funktionen des Bahnbewachungs-, Zugförderungs- und Begleitungs-, des Weichensteller-, Lademeister-, Telegraphen- und Rangirdienstes zu Zeiten des stärkeren Verkehrs bereits praktisch ausgebildet, so daß sie die vom Bundesrath für Bahn-Polizeibeamte vorgeschriebenen Bedingungen meist längst erfüllt haben und im Bedarfsfalle in solchen Stellen verwendet werden können. Es ist also unter ihnen gewöhnlich auch eine größere Menge von Prüfungs-Kandidaten vorhanden, oft mehr, als die Verwaltung zur Besetzung der freigewordenen Stellen bedarf. Sie läßt dieselben daher nur soweit zur Prüfung zu, als ihr Bedarf reicht, um nicht vielleicht dazu gedrängt zu werden, eine zu große Anzahl derselben in das diätarische Beamtenverhältniß zu übernehmen, und ihnen damit alle mit dieser Aufnahme verbundenen Vortheile gewähren zu müssen. Eine unbedingte Nöthigung hierzu durch positive Vorschriften besteht allerdings nicht. Die Verwaltung ist zwar berechtigt aber nicht verpflichtet, die Anwärter dieser Kategorie nach bestandener Prüfung in das Staatsdiener-Verhältniß überzuführen;*) die Verpflichtung hierzu entsteht erst bei der Verleihung einer etatsmäßigen Stelle. Nach der Ablegung der Prüfung wird denselben vielmehr regelmäßig eröffnet, daß sie einen Anspruch auf Anstellung als unmittelbare Staatsbeamte dadurch nicht erlangen.

Die Ablegung der Prüfung gewährt überhaupt allgemein nur eine Anwartschaft auf Anstellung und ist nur eine der Bedingungen für die künftige Verleihung einer etatsmäßigen Stelle.

d. Anstellung der Beamten.

Die Anstellung der Beamten erfolgt nach beendeter Ausbildungszeit und abgelegter Prüfung entweder im diätarischen Verhältniß oder in einer

*) Ausführungs-Erlaß zur Prüf.-Ordnung Nr. 15 und M.-E. vom 12. Juni 1885. II b. (a) P. 4434. IV. 1005.

etatsmäßigen Stelle. Die erstere ist in der Regel eine Vorstufe der letzteren, doch fehlt dieselbe bei den mehrfach erwähnten Unterbeamten, welche, wenn sie nicht Militär-Anwärter sind, bis zur etatsmäßigen Anstellung in der Regel im Arbeiter-Verhältniß verbleiben; bezüglich der Militär-Anwärter für diese Gattung von Beamtenstellen liegen die Anstellungs-Verhältnisse meist so günstig, daß sie unmittelbar nach abgeleisteter Prüfung bereits in eine etatsmäßige Stelle einrücken können.

1. Bedingungen der Anstellung.

Für die Anstellung als Diätar hat der Anwärter besondere Bedingungen außer der abgelegten Prüfung nicht zu erfüllen.

Die Anstellung in einer etatsmäßigen Stelle ist, abgesehen von der Voraussetzung, daß der Anwärter der Militärpflicht genügt haben oder endgültig von der Ableistung derselben befreit sein muß, abhängig:

α) von der Befähigung und dienstlichen Führung,

β) von dem Dienstalter und bei Verleihung einer den Militäranwärtern vorbehaltenen Dienststelle an nichtversorgungsberechtigte Personen von der Erfüllung der für diesen Fall vorgesehenen Bedingungen,

γ) bei den Stellen, mit deren Wahrnehmung die Stellung einer Amtskaution verbunden ist, von der Hinterlegung einer solchen.

Die Voraussetzungen hinsichtlich der ersten beiden Punkte sind indessen verschieden geregelt, je nachdem es sich um eine erstmalige etatsmäßige Anstellung oder um das Aufrücken in eine höhere etatsmäßige Stelle handelt.

Diejenigen etatsmäßigen Stellen, welche unmittelbar aus dem Arbeiter-Verhältniß oder aus dem diätarischen Beamten-Verhältniß erlangt werden können, sind

im Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst	die Stellen der Nachtwächter, Bahnwärter, Bahnmeister II. Klasse,
„ Zugbegleitungsdienst	= Bremser und Schaffner,
„ Zugförderungsdienst	= Heizer,
„ Stationsdienst	= Portiers, Weichensteller, Rangirmeister, Telegraphisten, Stations-Assistenten,
„ Abfertigungsdienst	= Lademeister, Stations-Assistenten für den Abfertigungsdienst,
„ Betriebs-Maschinen- und Werkstättendienst	= Maschinenwärter, Wagenmeister, Werkmeister, Werkstättenvorsteher,
„ Materialien-Verwaltungsdienst . .	= Materialien-Verwalter II. Klasse,
„ Telegraphen-Unterhaltungsdienst .	= Telegraphen-Aufseher,

im Bureau- und Kassendienst . . der Bureau- und Kassendiener, Kanzlisten II. Klasse, Zeichner II. Klasse, technischen und nicht technischen Betriebs-Sekretäre, technischen Eisenbahn-Sekretäre.

Die Stellen der Weichensteller, Schaffner, Stations-Assistenten und technischen Eisenbahn-Sekretäre können indessen auch durch Aufrücken aus den etatsmäßigen Stellen der Bahnwärter, Bremser, Telegraphisten und technischen Betriebs-Sekretäre erworben werden.

Nur durch Aufrücken aus einer niederen etatsmäßigen Stelle sind zu erlangen: im Bahnbewachungsdienste die Stellen der Bahnmeister I. Klasse, im Zugbegleitungsdienste die der Packmeister und Zugführer, im Zugförderungsdienste die der Lokomotivführer soweit sie nicht als Militäranwärter vom Eisenbahn-Regiment übernommen sind, im Stationsdienste die der Weichensteller I. Klasse, der Stationsaufseher, Stations-Vorsteher II. und I. Klasse, im Abfertigungsdienste die der Güter-Expedienten, Güter-Expeditions-Vorsteher, Stationskassen-Einnehmer und Stationskassen-Rendanten, im Materialiendienst die der Materialien-Verwalter I. Klasse, im Bureau- und Kassendienst die der Zeichner I. Klasse, der nicht technischen Eisenbahn-Sekretäre, der Buchhalter, der Betriebskassen-Rendanten, der Hauptkassen-Rendanten, im Kontroldienst die der Verkehrs- und Betriebs-Kontroleure.

Eine Vergleichung dieser beiden Gruppen von Dienststellen, d. h. derer, die sofort durch eine besonders auf sie gerichtete Vorbereitung und Ausbildung in erstmaliger etatsmäßiger Anstellung und derer, welche nur im Wege des Aufrückens erworben werden können, führt zu dem Ergebnisse, daß unter den ersteren sich Stellen befinden, welche in Beziehung auf Rang und Bedeutung sich den Stellen der zweiten Gruppe mindestens an die Seite stellen können, z. B. die der Bahnmeister, der Werkstätten-Vorsteher, der technischen Eisenbahn-Sekretäre. Wenn diese Stellen sofort vom diätarischen Verhältnisse aus zugänglich gemacht worden sind, so ist der Grund hierfür offenbar in dem Umstande zu suchen, daß dieselben eine besondere, höhere technische Ausbildung voraussetzen, welche in der Regel nicht durch die Beschäftigung in niederen Stellungen der Staatseisenbahn-Verwaltung erworben wird, sondern außerhalb derselben, theils auf besonderen Bildungs-Anstalten, theils durch eine besondere Art gewerblicher Thätigkeit gewonnen werden muß. Die alsbaldige Anstellung der betreffenden Anwärter in einer erhöhten und besser dotirten Stelle entspricht daher — in ähnlicher Weise wie bei den höheren Verwaltungsbeamten — nur dem größeren, auf ihre Ausbildung verwendeten Anlagekapitale und ihrer höheren Ausbildung.

Daß außerdem gewisse Stellen sowohl im Wege erstmaliger Anstellung wie auch im Wege des Aufrückens aus niederen Stellen erworben werden können, findet seine Begründung in der Erwägung, daß bei dem einen Bewerber die Vor- und Ausbildung bereits eine derartige ist, um alsbald mit Nutzen in einer solchen Stelle beschäftigt werden zu können, während bei dem anderen das Maß derselben zunächst nur für die niedere Stelle ausreicht, für die höhere aber im Laufe fernerer Dienstzeit erst noch erworben werden muß.

Hinsichtlich der gedachten Voraussetzungen für die Verleihung einer etatsmäßigen Stelle wird nun

α) die Befähigung

in der bereits erwähnten Weise dargethan. Dabei ist zu bemerken, daß für die erstmalige etatsmäßige Anstellung die Darlegung der Befähigung im Allgemeinen genügt, dagegen ein höherer oder geringerer Grad derselben kein Grund sein soll, den jüngeren Anwärter dem älteren bei der Anstellung vorzuziehen. Erst bei dem Aufrücken in höhere Stellungen ist das höhere Maß der Befähigung und Brauchbarkeit entscheidend. Dagegen kann mangelhafte Dienstführung, oder auch unwürdiges Verhalten außer Dienst allerdings Veranlassung zur Zurücksetzung eines Anwärters schon bei der ersten etatsmäßigen Anstellung werden.*)

β) Das Dienstalter.

Dienstalter ist nicht gleichbedeutend mit Dienstzeit. Die Dienstzeit ist ein einheitlicher Begriff; sie rechnet vom ersten Eintritt des Beamten in den (Militär- oder Civil-) Staatsdienst überhaupt bis zur Beendigung seiner Laufbahn, und ist maßgebend für die Pensionirung, die Berechnung der Pensionshöhe, für die feste Anstellung, im gewissen Sinne auch für die Verleihung von Orden und Ehrenzeichen u. s. w.**)

Dagegen läuft der Beamte während seiner Dienstzeit durch verschiedene Stufen des Dienstalters hindurch. Man unterscheidet das A n w ä r t e r - D i e n s t a l t e r und sodann das D i e n s t a l t e r in j e d e r e i n z e l n e n e t a t s m ä ß i g e n S t e l l u n g, welche der Beamte während seiner Dienstzeit einnimmt. Diese verschiedenen Stufen des Dienstalters sind, soweit nicht das Maß der Befähigung den Ausschlag giebt, je für sich bestimmend einestheils für das

---

*) Erlaß vom 9. August 1876. II. 12133 und vom 23. Februar 1884. II b. (a). P. 1224.

**) Nur ganz ausnahmsweise z. B. beim Mitbewerb von vorzugsberechtigten mit nicht vorzugsberechtigten Militär-Anwärtern um eine etatsmäßige Stelle ist für die Wahl des Bewerbers die Gesammtheit der Dienstzeit entscheidend. (Siehe § 22 der Anstellungs-Grundsätze.)

Aufrücken in die erste oder in eine höhere etatsmäßige Stellung, anderentheils für die Bemessung des Gehalts in der jedesmaligen Stellung, welche der Beamte nach dem Etat einnimmt. Ausnahmsweise bildet allerdings auch das Dienstalter in der vorhergegangenen etatsmäßigen Stelle und selbst noch das Anwärter-Dienstalter den Maßstab für die Festsetzung der Höhe des Gehalts in der neuen etatsmäßigen Stellung.

Die Gesichtspunkte für die Feststellung des Dienstalters sind verschieden, einerseits für die höheren Beamten, andererseits für die mittleren und unteren Beamten und werden bedingt durch die Verschiedenheit im Gang der Ausbildung beider Gattungen von Staatseisenbahn-Beamten.

Das Dienstalter der mittleren und unteren Beamten.

$\alpha\alpha$) Das Dienstalter für die anstellungsberechtigten Anwärter zu einer ersten etatsmäßigen Anstellung bestimmt sich nach dem Tage, an welchem die vorgeschriebene Dauer des Vorbereitungsdienstes erfüllt war. Hat jedoch die Ladung zur Prüfung in Folge eines in der Person des betreffenden Anwärters liegenden Umstandes, z. B. wegen Zurückbleibens in der Ausbildung, verschoben werden müssen, oder mußte die Prüfung wiederholt werden, so wird die betreffende Zeit dem bezeichneten Tage zugerechnet.*) Andererseits kann für nicht verschuldete Unterbrechungen der Ausbildungszeit den Civilsupernumeraren von dem Präsidenten eine Versäumniß von zwei Monaten innerhalb eines Jahres und von vier Monaten innerhalb des ganzen dreijährigen Ausbildungszeitraumes, den übrigen Beamten eine solche von vierzig Tagen innerhalb eines Vorbereitungs-Jahres angerechnet werden.**)

Der Zeitpunkt der Prüfung selbst, welcher bis zum Erlaß der neuen Prüfungsordnung für die Festsetzung des Anwärter-Dienstalters maßgebend war (Erlaß vom 9. August 1876), hat daher jetzt keinen Einfluß mehr auf die Bestimmung desselben, da dessen Anberaumung von mancherlei Zufälligkeiten abhängt. Es ist vielmehr derjenige der vollendeten Vorbereitungszeit gewählt worden, um damit dem Gedanken Ausdruck zu geben, daß die Festsetzung des Dienstalters in erster Linie von dem Anwärter selbst und der Gewissenhaftigkeit, mit welcher er die Vorbereitungszeit ausnützt, abhänge.

Bei den nicht anstellungsberechtigten Personen dagegen, welche für den Stations-, Bureau- oder Materialiendienst angenommen sind, für welche jedoch eine bestimmte Vorbereitungszeit nicht vorgeschrieben, ist, wenn sie, alsbald nach erfolgter Genehmigung ihrer

---

*) Ausführungs-Erlaß zu der Prüfungsordnung Nr. 13.
**) Prüfungsordnung § 4, Absatz 4.

dauernden Beibehaltung (Seite 186) zur Prüfung vorgeladen, dieselbe bestanden haben, die letztere insofern für die Festsetzung ihres Dienstalters bestimmend, als dasselbe in diesem Falle von dem der Genehmigung ihrer dauernden Beibehaltung voraufgegangenen 15. Februar oder 1. September ab berechnet wird. Dies gilt auch für Nichtanstellungsberechtigte des Stationsdienstes, wenn ihnen aus dienstlichen Gründen gestattet worden ist, die Prüfung zum Stationsassistenten schon nach erfolgter Genehmigung ihrer einstweiligen Beibehaltung abzulegen.*)

Diejenigen nicht anstellungsberechtigten Personen, welche nur im Arbeiterverhältniß ausgebildet und während desselben zur Prüfung zugelassen werden, erwerben ein besonderes Anwärter-Dienstalter durch dieselbe nicht. Es wird jedoch als in der Billigkeit liegend bezeichnet, daß, wenn bei der Besetzung der betreffenden Beamtenstellen auf Nichtversorgungsberechtigte zurückgegriffen werden muß, die im Dienst bereits bewährten Hilfsbeamten vorzugsweise berücksichtigt werden sollen.**)

Den Civilsupernumeraren, welche nach Ablauf einer dreijährigen Vorbereitungszeit die Prüfung zur Stelle eines Güterexpedienten abgelegt haben, für welche sie mit den Militär-Anwärtern konkurriren, wird, um den Vorsprung, den sie vor den letzteren dadurch haben, daß diese vor der Prüfung zum Güterexpedienten noch erst eine solche zum Stationsassistenten zu bestehen haben und für die Vorbereitung auf beide etwa einen fünfjährigen Zeitraum brauchen, einigermaßen auszugleichen, der dreijährigen Vorbereitungszeit noch ein zweijähriger Zeitraum ihrer weiteren Dienstzeit vor dem Beginn des Anwärter-Dienstalters für diese Stellen zugezählt.***)

ββ) Soweit dagegen das Dienstalter für ein Aufrücken in höhere etatsmäßige Stellen in Frage kommt, wird es nach dem Tage der Prüfung für die betreffende Stelle gerechnet***), weil hier ebenso wie bei den Nichtanstellungsberechtigten eine bestimmte Vorbereitungszeit, mit deren Beendigung das Dienstalter für diese Kategorien beginnen könnte, fehlt.

Um jedoch auch in Betreff dieser Beamten die Festsetzung des Dienstalters für die höhere Stelle möglichst von den Zufälligkeiten der Bestimmung des Prüfungstermins unabhängig zu machen, ist die Einrichtung getroffen, daß von den Direktionen ein für alle Mal diejenigen Termine bekannt gemacht werden, bis zu welchen die Meldungen zu den höheren Prüfungen seitens der Bewerber erfolgen können. Die Zulassung zu denselben muß dann innerhalb des Zeitraums bis zum nächsten Meldetermin erfolgen, vorausgesetzt natürlich, daß der Bewerber die in der

*) Ausführungs-Erlaß zu der Prüfungsordnung Nr. 13.
**) Ausführ.-Erl. Nr. 14.
***) Ausführ.-Erl. Nr. 17.

Prüfungsordnung für die Zulassung vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt.*) Alle Bewerber, die rechtzeitig vor dem betreffenden Meldetage die Meldung bei dem nächsten Dienstvorgesetzten angebracht haben, gelten, wenngleich sie an verschiedenen Tagen innerhalb der Prüfungsperiode geprüft worden sind, doch als gleichzeitig geprüft und zwar an dem Tage, an welchem die erste Prüfung stattgefunden hat. Unter einander ordnen sich die gleichzeitig Geprüften nach ihrem bisherigen Dienstalter in ihrer jeweiligen etatsmäßigen Stellung. Dies letztere bleibt auch für die Beurtheilung ihrer persönlichen Verhältnisse, z. B. bei Gehaltsverbesserungen, maßgebend, bis sie in die höhere Stelle und damit gleichzeitig auch in ein neues Dienstalter innerhalb der letzteren einrücken.

γγ) Die Möglichkeit, daß ein Nichtanstellungsberechtigter zur Anstellung in einer Stellung gelange, auf welche in erster Linie Militär-Anwärter Anspruch haben, ist je nach der Bedeutung der Stelle von mehr oder weniger erschwerenden Bedingungen abhängig gemacht worden.

Schon bei Besprechung der Zulässigkeit der Annahme nichtversorgungsberechtigter Personen im Beamten-Verhältniß mit der Absicht dauernder Beibehaltung ist hervorgehoben worden, daß ihre Annahme zunächst in halbjährlichen Nachweisungen dem Minister unter Abgabe der Erklärung gemeldet werden muß, daß Gesuche geeigneter Militäranwärter im Bereiche der „Anstellungs-Behörde" nicht vorgelegen, auch Civilsupernumerare (für die Stellen des Abfertigungs- und Bureaudienstes) nicht vorhanden waren.**) Diejenigen nichtanstellungsberechtigten Personen nun, welche zur einstweiligen Dienstleistung in Stellen des Telegraphen-, Lademeister- und Fahrdienstes, sowie in solchen Stellen, deren Inhaber nur im Kündigungsverhältniß angestellt werden, angenommen sind, können im Interesse der baldigen Wiederbesetzung der betreffenden Stellen nach Aufnahme in jene Nachweisung und auf Grund der vorgedachten Bescheinigung als dauernd beizubehaltende Anwärter angesehen und, wenn dies nicht schon geschehen, alsbald zur Prüfung zugelassen, demnächst aber etatsmäßig angestellt werden, wenn auch bis dahin keine besser berechtigten Stellen-Anwärter vorhanden sind.***)

Die im Kanzleidienst beschäftigten nichtanstellungsberechtigten Personen können bereits nach einjähriger Beschäftigung zur dauernden Beibehaltung dem Minister in Vorschlag gebracht werden.†)

---

*) § 5 der Prüf.-Ordnung.
**) Erl. v. 30. September 1885 II b. (a) 7901.
***) Ausführ.-Erl. Nr. 3.
†) Erl. vom 30. September 1885.

Den im Materialien-Verwaltungs-*), im Bureau-, im Stations- und Abfertigungsdienst beschäftigten, nicht anstellungsberechtigten Personen ist die dauernde Uebernahme in den Staatseisenbahndienst am schwersten gemacht worden, weil die Stellen dieser Dienstzweige von den Militär-Anwärtern am meisten gesucht zu werden pflegen. Für sie kann deshalb nach einjähriger Beschäftigung zunächst nur die Genehmigung zur vorläufigen Weiterbeschäftigung im Staatsdienst nachgesucht, die dauernde Beibehaltung aber für den Stations- und Abfertigungsdienst erst nach Ablauf einer Gesammtbeschäftigungszeit von vier, für den Bureau- und Materialien-Verwaltungsdienst sogar erst nach einer solchen von fünf Jahren ausgesprochen werden. Die Genehmigung hierzu ertheilt nach dem Erlaß vom 10. Januar 1890 P. IV. 11524 jetzt die Direktion. Dieselbe ist indessen jetzt nicht mehr, wie es früher verlangt würde, davon abhängig zu machen, daß auch zu diesem Zeitpunkte geeignete Militär- oder Civil-Anwärter zur Beschäftigung in der betreffenden Stelle nicht vorhanden sind, sondern nur noch von der Befähigung und der Aufführung der zu übernehmenden Beamten. Haben sie auch die Prüfung bestanden, so werden sie auf Grund des ihnen danach beizulegenden Dienstalters hinsichtlich der ausschließlich den Militär-Anwärtern vorbehaltenen Stellen unter die nicht vorzugsberechtigten Militär-Anwärter, hinsichtlich der zur Hälfte denselben vorbehaltenen Stellen unter die Civil-Anwärter eingereiht.**)

Ist dagegen einem Nichtversorgungs-Berechtigten die Anstellungsfähigkeit für eine bestimmte Stelle im Wege der Allerhöchsten Gnade verliehen, so steht dieser von dem Zeitpunkte der Verleihung an den Militär- oder Civil-Anwärtern auch in Bezug auf die Festsetzung des Dienstalters gleich.

Das Dienstalter der höheren Beamten.

Die für die Festsetzung des Dienstalters der höheren Verwaltungsbeamten maßgebenden Gesichtspunkte sind nicht besonders bekannt gegeben. Soweit es möglich ist, auf dieselben aus ihrer Anwendung im Einzelnen zu schließen, scheinen sie im Folgenden zu bestehen:

Für die erste etatsmäßige Anstellung wird es nach dem Datum der abgelegten höheren Staats-Prüfung, falls aber eine solche nicht stattgefunden haben sollte, besonders festgesetzt; für das Aufrücken in höhere Stellen, soweit dafür überhaupt noch das Dienstalter und nicht etwa die höhere Befähigung in Betracht gezogen wird, und für die Gehaltsregulirung innerhalb jeder etatsmäßigen Stelle bestimmt es sich nach dem Tage der Ernennung zu der letzten etatsmäßigen Stelle.

Dieser Grundsatz gilt jedoch nur für das Verhältniß der höheren Verwaltungsbeamten je innerhalb der beiden Klassen von technischen und ad-

*) Ausführungs-Erl. Nr. 5.
**) Anstellungsgrundsätze § 22 und M.-E. vom 30. September 1885 zu § 22.

ministrativen Beamten unter einander. Für die Regelung der Dienstalters-Verhältnisse zwischen den Angehörigen beider Klassen wird, um die aus der verschieden langen Dauer der Beschäftigung der administrativen und der technischen Beamten im diätarischen Verhältnisse und in der Stelle eines ständigen Hilfsarbeiters bezw. Bauinspektors gegenüber der Beschäftigungszeit in den Stellen von Direktions-Mitgliedern und Betriebs-Direktoren sich ergebenden Ungleichheiten möglichst zu beseitigen, das Dienstalter nicht von der Ernennung zu der betreffenden Stelle gerechnet, sondern von dem Tage des Eintritts in die fünfte und vierte Rangklasse. Der Zeitpunkt desselben fällt nicht zusammen mit dem der Ernennung zu jenen Stellen, da die fünfte Rangklasse bereits durch das Bestehen der höheren Staatsprüfung, die vierte aber durch die Ernennung zum Regierungsrath oder zum Regierungs- und Baurath, bezw. zum Eisenbahn-Direktor erworben wird, und diese Rangerhöhung sich nicht nach der Beförderung zu gewissen Stellen, sondern meistentheils nach der allgemeinen Dienstzeit und nach der allgemeinen Befähigung richtet. Dieser Gesichtspunkt entscheidet jeder Zeit über den persönlichen Vorrang der betreffenden höheren Beamten unter einander, über die Regelung der Gehalts-Verhältnisse aber von dem Augenblicke an, wo die Angehörigen beider Klassen auf dem Boden derselben Gehaltsklasse und der gleichen etatsmäßigen Stelle zusammentreffen.

Für die Regelung der Dienstalters-Verhältnisse in den Stellen der Abtheilungsleiter und der Präsidenten der Direktionen ist nur der Tag der Ernennung zum Ober-Regierungsrath, Ober-Baurath und Präsidenten maßgebend.

Der Beamtenkreis, innerhalb dessen die Festsetzung des Dienstalters der Beamten erfolgt, ist, je nachdem dieselben den höheren, mittleren oder unteren Beamten angehören, ein verschieden großer. Im Allgemeinen kann als geltender Grundsatz bezeichnet werden, daß das Dienstalter der höheren Beamten innerhalb des ganzen Staatseisenbahn-Verwaltungs-Bezirks, das der mittleren Beamten innerhalb jedes Direktionsbezirks und das der unteren je innerhalb des Bezirks der Lokalbehörden festgesetzt wird. Allerdings mit einzelnen theils allgemeinen, theils nur zu gewissen Zeiten auftretenden Ausnahmen! Der Maßstab für die Festsetzung dieser Kreise wird durch die Erwägung bestimmt, daß es nothwendig ist, für die Regelung der Beförderungs- und der Gehaltsverhältnisse einen genügend großen Spielraum zu gewinnen, um größere Ungleichmäßigkeiten in dem Aufrücken der Beamten gleichartiger Stellung nach Möglichkeit zu vermeiden. Wenn dieser Gesichtspunkt auch seit der Annahme des Prinzips

der Gehaltsregulirung für die mittleren und unteren Beamten nach Altersstufen an Bedeutung verloren hat, so bleibt er doch für das Aufrücken in höhere Stellungen nach wie vor zu beachten. Es findet daher z. B. aus dem Kreise der mittleren Beamten die Ernennung der Hauptkassen-Rendanten und der Telegraphen-Inspektoren durch den Minister statt.*) Ferner kann, wenn sich bei der gedachten Abmessung der Dienstalterskreise bei einzelnen Beamtengattungen im Laufe der Zeit Ungleichheiten herausstellen sollten, eine zeitweise Regelung des Dienstalters für die betreffenden Gattungen der Unterbeamten durch den ganzen Direktionsbezirk von der Direktion, und der mittleren Beamten durch den ganzen Staatsbahnbezirk von dem Minister angeordnet werden. Es bleibt auch den Direktionen nach § 12 Nr. 3 der Organisation überlassen, diese Erweiterung des Kreises dauernd bei einzelnen Klassen der Beamten eintreten zu lassen. Aus der für den ganzen Bezirk geführten Dienstaltersliste dieser Beamtenklasse wird dann der Anstellungsbehörde derjenige bezeichnet, welcher zur Beförderung an der Reihe ist.

γ) Die Amtskaution.

Diejenigen Aemter, mit welchen die Stellung einer Amtskaution verbunden ist, sollen nur nach erfolgter Hinterlegung der letzteren verliehen werden. Nach § 1 des Kautionsgesetzes vom 25. März 1873 haben Beamte, welchen die Verwaltung einer dem Staate gehörigen Kasse oder eines dem Staate gehörigen Magazins oder die Annahme, die Aufbewahrung oder der Transport von dem Staate gehörigen oder ihm anvertrauten Geldern oder geldwerthen Gegenständen obliegt, dem Staate für ihr Dienstverhältniß Kaution zu leisten. Welche Beamte der Eisenbahn-Verwaltung dies sind, ist durch die Allerhöchste Verordnung vom 8. August 1874 festgesetzt. Es sind die Verwalter sämmtlicher Kassen einschließlich ihrer ständigen Vertreter und Assistenten, soweit sie sich „instruktionsmäßig" an der Vereinnahmung und Verausgabung von Geldern und Materialien zu betheiligen haben, sodann die Boden- und Lademeister, die Packmeister, die Kassendiener. Ausgenommen von dieser Verpflichtung sind jedoch die Verwalter von Magazinen insoweit, als die ihnen überwiesenen Materialien im Freien aufbewahrt werden; deshalb sind auch in der Regel gänzlich befreit die Bahnmeister und die Betriebs-Werkmeister, welche neben ihren sonstigen Amtspflichten mit der Verwaltung von Materialien betraut sind, von denen im Allgemeinen nur ein geringer Theil unter Verschluß gehalten wird.

---

*) § 6 der Organisation.

Die Höhe der Kaution richtet sich im Allgemeinen nach dem Umfange der betreffenden Kassen- und Materialien-Magazine. Die oben angeführte Allerhöchste Verordnung unterscheidet demgemäß solche von größerem, von mittlerem und von geringerem Umfange und nach dem Ministerial-Erlaß vom 12. August 1875 sind Kassen und Magazine

von größerem Umfange solche mit einer Jahreseinnahme von 450 000 Mk.
„ mittlerem „ „ „ „ „ 60 000—450 000 „
„ geringerem „ „ bis zu „ „ von 60 000 „
an Geld oder Geldwerthen.

Die Höhe der Kaution geht von 3000 Thaler bei den Hauptkassen-Rendanten bis zu 150 Thalern bei den Packmeistern, Lademeistern und Kassendienern herab.

Die Kautionen sollen in der Regel vor der Verleihung des betreffenden Amtes hinterlegt werden. Doch kann denjenigen Beamten, welche eine Kaution von 500 Thalern und darunter zu bestellen haben, bei Uebertragung des Amtes aber zur Beschaffung derselben nicht in der Lage sind, gestattet werden, die Bestellung der Kaution nachträglich durch Ansammlung von Gehaltsabzügen zu bewirken. Die letzteren müssen jedoch mindestens jährlich den zehnten Theil der Kaution und dürfen in keinem Falle weniger als 25 Thaler betragen.

Die Kautionen werden zum Faustpfande in Staats- oder Reichspapieren gegen einen Empfangsschein über die Niederlegung bestellt; im Falle eines Defekts ist die Verwaltung berechtigt, dieselben ohne gerichtliche Dazwischenkunft lediglich auf Grund des Defekten-Beschlusses an der Börse zu verkaufen. Sie werden erst nach Beendigung des betreffenden kautionspflichtigen Dienstverhältnisses gegen Auslieferung des Empfangsscheines zurückgegeben, sobald feststeht, daß der Besteller aus seiner kautionspflichtigen Dienstzeit nichts mehr zu vertreten hat.

2. Form der Anstellung.

Die Anstellung selbst erfolgt, wie bereits erwähnt, durch eine einseitige Anstellungs-Verfügung*) der Behörde und deren Annahme seitens des Beamten, welche die Grundlagen des Anstellungs-Verhältnisses in Beziehung auf die Lösbarkeit, den staatsrechtlichen Charakter desselben, die budgetrechtliche Stellung des Beamten, die Höhe der Besoldung und die Art der Besoldung, sowie den zu führenden Titel genau bezeichnet. Bei den zur festen Anstellung gelangenden Beamten wird außerdem besonders die Ernennung zum „Königlichen Beamten“ und damit der Charakter des besonderen Treu-

*) M.-E. vom 12. Juni 1885. IIb. (a) P. 4434. IV. 1005.

Verhältnisses zur Person des Königs und zu dessen Hause durch die Worte hervorgehoben:

„Es wird erwartet, daß der (pp.) Seiner Majestät dem Könige und Allerhöchst Dero Königlichem Hause ferner treu und gehorsam sein, die ihm obliegenden Amtspflichten gewissenhaft erfüllen und sich stets so betragen werde, wie es sich für einen Königlichen Beamten geziemt.“

e. Ordnung der Dienstbezüge. Das Besoldungswesen.

Der Gesammtbetrag dessen, was der Staat als Entgelt für die Leistungen seiner Beamten zu zahlen hat, soll nach den Forderungen der Volkswirthschaft und bei richtiger Besoldungspolitik des Staates nach denselben Grundsätzen bemessen werden, welche volkswirthschaftlich für die Regelung jedes Arbeitslohnes maßgebend sind.

Er soll **in erster Linie** dem Beamten die Selbstkosten der Arbeiten ersetzen, als deren Bestandtheile die Finanzwissenschaft aufzählt*): 1. den Bedarf für die Erhaltung des Lebens und der Arbeitskraft während der Dauer der Amtsperiode, 2. den Bedarf für die Aufbringung von Prämien, um sich gegen vorzeitige Invalidität und Krankheit zu versichern, 3. den Bedarf für die Wiedererstattung des verwendeten Erziehungs- und Anlage-Kapitals, 4. den Bedarf für die Erhaltung des Lebens nach Abschluß der Arbeitsperiode, 5. den Bedarf für seine nicht genügend erwerbsfähigen Hinterbliebenen.

In diesem Umfange wird die Verpflichtung des Staates zur Unterhaltung derer, die ihm ihre Dienste und ihr Leben gewidmet haben, sowie der Hinterbliebenen derselben seitens der preußischen Staatsregierung hinsichtlich der etatsmäßigen Beamten auch in der Theorie anerkannt, und zwar eben als ein Ausfluß des besonderen Schutz- und Treuverhältnisses zwischen dem Staate und seinen Dienern, wenngleich die wirkliche Bemessung der Besoldungen öfters hinter diesen Forderungen zurückbleibt.

Weitere Forderungen der Besoldungspolitik sind:

daß die Bemessung der Dienstbezüge der Beamten sich nach den zeitlichen und örtlichen Preisverhältnissen richte; ferner, daß die Gewährung der Summe der Dienstbezüge nach den vorbezeichneten Gesichtspunkten nur als der Mindestbetrag des Entgelts für die Leistungen der Staatsdiener angesehen werden darf, und daneben als ein besonderer Maßstab für die Höhe der Dienstbezüge auch der besondere Werth der Leistungen in Betracht zu ziehen ist. Dieser bestimmt sich theilweise

*) Siehe **Wagner**, Finanzwirthschaft S. 361.

zwar schon durch die Höhe des auf die Ausbildung des Beamten verwendeten Anlage-Kapitals, außerdem aber noch durch die verschiedenen Grade der persönlichen Befähigung und Leistungsfähigkeit, sowie durch den Umfang und die Beschaffenheit der Leistungen, welche die Beamten nach dem verschiedenen Maße ihrer Anlagen, ihres Fleißes und ihrer Charakter-Eigenschaften hervorbringen. Demgemäß muß der Dienst in jedem höheren Amt, welches höhere Leistungen und einen höheren Grad von Befähigung erfordert, auch wenn das ursprüngliche Anlage-Kapital für dasselbe kein größeres als für niedere Aemter ist, doch besser bezahlt werden, als die letzteren, zumal mit dem höheren Amte insofern auch die Selbstkosten steigen, als mit demselben vielfach auch eine höhere gesellschaftliche Stellung verbunden ist, durch welche sich die Ansprüche an standesgemäßes Auftreten und an die Art der Lebensführung zum Theil erheblich steigern.

Die Zuführung des Gesammt-Entgelts, welches der Staat hiernach für die Leistungen seiner Beamten gewähren soll, erfolgt theils an ihn selbst, theils an seine Hinterbliebenen; 1) an ihn selbst a) während der Dienstperiode in Gestalt der Besoldung, des Wohnungsgeldzuschusses, der Ortszulagen als Entgelt für die regelmäßigen Dienstleistungen seines Amtes, und in Gestalt besonderer Vergütungen als Stellen-Zulagen, Reisekosten, Umzugskosten, Tage-, Fahr- und Nacht-Gelder u. s. w. als Entgelt für außerordentliche, mit besonderem Dienst- und Arbeits-Aufwande verbundene Dienstleistungen; b) nach Beendigung der Dienstperiode in Gestalt von Pensionen; 2) an seine Hinterbliebenen in Gestalt von Wittwen- und Waisengeldern.

Bei der Abmessung jedes einzelnen dieser verschiedenen Theile des Entgeltes für die verschiedenen Beamtenstellungen aber sind immer wieder die obengedachten volkswirthschaftlichen Grundsätze maßgebend.

Hinsichtlich der Vertheilung der dem Beamten für die Gesammtheit seiner Dienstzeit gebührenden Besoldung auf die einzelnen Perioden derselben wird der volkswirthschaftliche Gesichtspunkt beachtet, daß die Dienstbezüge allmählich mit den zunehmenden Selbstkosten der Lebensführung wachsen müssen. Demnach wird einerseits die etatsmäßige Besoldung höher bemessen als die diätarische, andererseits wächst auch im Verlaufe der etatsmäßigen Dienstzeit die Besoldung, und zwar nicht blos beim Aufrücken in ein höheres und deshalb besser bezahltes Amt, sondern auch während der Dienstzeit innerhalb desselben Amts. Letzterenfalls soll der Beamte das Höchstgehalt seiner Stelle möglichst bald nach Beginn der zweiten Hälfte seiner durchschnittlichen Gesammt-Dienstzeit erreichen, weil dann in dem als Regel vorauszusetzenden Falle der Gründung einer Familie mit Rücksicht auf den nunmehr erforderlichen höheren Aufwand für Erziehung, Ausbildung und Versorgung der

Kinder die Selbstkosten seiner Arbeitsleistung am höchsten werden und sich von da an lange Zeit auf derselben Höhe halten.

Dieses Prinzip ist zwar vornehmlich bei der Feststellung der Besoldung für diejenigen Stellen zur Anwendung zu bringen, aus welchen heraus es in der Regel ein Aufrücken in höhere Aemter für die betreffenden Beamtengattungen nach Maßgabe des allgemeinen Grades ihrer Befähigung nicht mehr giebt. Es wird aber auch bei den Stellungen, die hauptsächlich den Charakter von Durchgangsposten haben, nicht außer Acht gelassen, weil immerhin ein nicht unbedeutender Bruchtheil von Beamten in diesen Stellungen für die Dauer ihrer ganzen Dienstzeit verbleibt. Ihnen muß daher derjenige Ersatztheil der Selbstkosten ihrer Arbeit endgültig schon auf dieser Stufe gewährt werden, welcher den befähigteren Beamten außer der Prämie für die größere Leistungsfähigkeit erst in der höheren zu Theil zu werden braucht.

Diese Grundsätze der Besoldungspolitik haben nun auch innerhalb der preußischen Staats-Verwaltung ihren zum größten Theil gesetzlichen Ausdruck gefunden, theils durch das jährliche Etatsgesetz, theils durch die besonderen Gesetze über die Gewährung von Wohnungsgeldzuschuß, von Umzugs-, Reisekosten und Tagegeldern, theils durch die Gesetze betreffend die Pensionirung der Beamten, die Gewährung von Wittwen- und Waisengeldern an ihre Hinterbliebenen und die Fürsorge bei Unfällen. Besonders hervorgehoben zu werden verdient hierbei das allerdings erst in den letzten Jahren bedingungslos und im gesetzlichen Wege erfolgte Anerkenntniß des preußischen Staates, daß seine Verpflichtungen gegenüber dem Beamten sich auf die Fürsorge für denselben erstrecke, auch nachdem er — sei es durch den natürlichen Verbrauch seiner Kräfte, sei es vorzeitig, durch Krankheit oder Verunglückung — dienstunfähig geworden, und zwar sowohl für seine eigene Person wie auch für seine Hinterbliebenen, ohne daß das Recht auf diese Fürsorge durch besondere Beitragsleistungen noch erst erworben zu werden braucht.

Von der Berücksichtigung der zeitlichen Preisverhältnisse geben di vielfachen und zum Theil erheblichen Aufbesserungen, welche die Beamten-Gehälter im Laufe namentlich der letzten Jahre erfahren haben, Zeugniß. Die örtlichen Preis-Verhältnisse finden in der Abstufung der Höhe der Wohnungsgeldzuschüsse und in der Gewährung von Ortszulagen an diätarische Beamte einen allerdings nur unvollkommenen Ausdruck.

Die Dienstbezüge der Beamten während ihrer Dienstzeit zerfallen, wie bereits erwähnt, in die Besoldungen, die Wohnungsgeldzuschüsse, die

Stellen- und die Ortszulagen, zu denen als Nebenbezüge Umzugskosten, Reisekosten und Tagegelder, Fahr- und Nachtgelder und Prämien verschiedener Art hinzutreten.

Die preußische Staats-Regierung läßt sich bei der Abmessung aller dieser Bezüge für die einzelnen Beamtenstellungen von dem Bestreben leiten, für gleichwerthige Leistungen innerhalb der gesammten Monarchie und aller Staats-Verwaltungs-Ressorts auch thunlichst das gleiche Entgelt zu gewähren. Die allgemeine Durchführung dieses Grundsatzes wird jedoch dadurch beeinträchtigt, daß es nicht immer leicht ist, die Gleichwerthigkeit oder den Unterschied des Werths der Leistungen der verschiedenen Beamten-Funktionen zu erkennen, da ihre Thätigkeit vielfach nur schwer gegen einander abgemessen werden kann.

Eine größere Einheitlichkeit in der Festsetzung der Bezüge der in verschiedenen Zweigen der Staats-Verwaltung beschäftigten Beamten hat sich daher nur da erreichen lassen, wo diese Voraussetzung zutrifft. Im Wesentlichen ist dies der Fall hinsichtlich der in etatsmäßigen Stellen befindlichen höheren Beamten, d. h. der Mitglieder der Verwaltungs-Behörden (der leitenden Organe), sowie auch hinsichtlich des Bureau-Personals der letzteren. Für die etatsmäßigen Verwaltungs-Beamten der fünf Rangklassen sind — wenn auch mit mehrfachen Abweichungen namentlich in Betreff der Spitzen dieser Behörden — im Allgemeinen die Besoldungen nach gleichen Grundsätzen und auch in gleicher Höhe innerhalb der einzelnen Verwaltungsressorts festgesetzt und zwar die Gehälter

der Minister auf 36 000 Mark,
" Beamten der ersten Rangklasse auf 15 000 bis 21 000 Mk.,
" " " dritten und zweiten Rangklasse auf 7500—9900 Mk.,
" " " vierten Rangklasse auf 4200—6000 Mk.,
" " " fünften " " 2400—4800 "

Bei den ausführenden Organen, den mittleren und Unter-Beamten dagegen sind gewöhnlich nur die Höchst- und die Mindestsätze der Besoldungen dieser großen Gruppen bei allen Ressorts gleich hoch, innerhalb derselben aber ist die Bemessung der Gehälter für die einzelnen, diesen Gruppen zugehörigen Beamtenklassen eine außerordentlich verschiedenartige.

Hinsichtlich der mittleren Beamten haben bisher nur die Gehälter der Bureau- und Kanzleibeamten der Ministerien und der Sekretäre der Provinzial-Behörden je unter sich eine gleichartige Abmessung erfahren. Gleichmäßig ist auch der Grundsatz zur Durchführung gelangt, die Gehälter der Kassen-Rendanten und Kassirer höher als die Gehälter der Bureaubeamten festzusetzen. Dagegen variiren die Gehälter der Kassen-Beamte nder verschiedenen, in gleichem Range stehenden Staatsbehörden unter einander. In derselben Höhe

sind nur diejenigen der Hauptrendanten der Provinzial-Kassen festgesetzt, welche allgemein den höchsten Gehaltssatz der fünften Rangklasse — 4800 Mk. — beziehen. Im Uebrigen bewegen sich die Gehälter der **mittleren** Beamten bei den Provinzial-Behörden zwischen 1200 und 4000 Mk., die der unteren Beamten zwischen 400 und 2000 Mk.

Abgesehen von den im Bureaudienst thätigen **mittleren** Beamten hat die Staats-Regierung bis jetzt darauf verzichtet, die den letzteren angehörigen verschiedenen Beamten-Gruppen der einzelnen Staats-Verwaltungs-Ressorts innerhalb der obengedachten Mindest- und Höchst-Grenzen nach einheitlichen Gehaltsstufen zu klassifiziren. Dagegen ist in Beziehung auf die **unteren** Beamten aller Staatsressorts eine solche einheitliche Gehalts-Gruppirung durch die „Denkschrift betreffend die auf Grund des Nachtrags-Etats zum Staatshaushalts-Etat für 1890/91 zu gewährenden Diensteinkommen-Verbesserungen" in zehn Stufen erfolgt.

In Beziehung auf die Festsetzung der Wohnungsgeld-Zuschüsse und der Nebenbezüge hat sich durch die betreffenden Gesetze eine größere Gleichmäßigkeit für die mittleren und unteren Beamten aller Ressorts erreichen lassen, indem für jede dieser beiden Gruppen theils nur je ein einziger Vergütungssatz, (Wohnungsgeldzuschuß) theils je zwei Vergütungssätze (Umzugskosten und Reisekosten) festgesetzt und in die so geschaffenen Stufen die betreffenden Beamten der einzelnen Ressorts eingereiht sind.

In Betreff der Festsetzung der den **diätarischen Hilfsbeamten** der verschiedenen Beamten-Klassen in den einzelnen Verwaltungs-Ressorts zu gewährenden Besoldungen herrscht wiederum freies Ermessen der betreffenden Ressort-Chefs.

Unter den **regelmäßigen** Dienstbezügen der **Staatseisenbahn**-Beamten kommen

1. die Bezüge der etatsmäßigen Beamten.

in Betracht.

a) Bemessung der Normal-Gehälter.

Die Eisenbahn-Verwaltung beschäftigt unter allen Staatsressorts nicht nur die größte Zahl von Personen — dieselbe beläuft sich im Etatsjahre 1892/93 auf 187771 Beamte und Arbeiter und auf 92 533 etatsmäßige Beamte außerhalb der Central-Verwaltung —, sie hat gleichzeitig auch wohl die größte Mannigfaltigkeit der Beamten-Gattungen aufzuweisen. Es sind innerhalb derselben 68 verschiedene etatsmäßige Beamten-Gattungen thätig, für welche 24 besondere Gehaltsgruppen gebildet sind. Davon fallen, wenn die Eintheilung der Beamten in höhere, mittlere und untere Beamten nach der Klassifikations-Eintheilung des Wohnungsgeldzuschuß-Gesetzes zu Grunde gelegt wird:

auf die höheren Beamten der V.—II. Rangklasse	6 Beamten-Gattungen	mit	3	Gehaltsgruppen
auf die mittleren Beamten	38 „	„	16	„
auf die unteren „	25 „	„	6	„
zusammen	69 Beamten-Gattungen	mit	25*)	Gehaltsgruppen

Die verhältnißmäßig stärkste Zusammenziehung der Eisenbahn-Beamten-Gattungen zu gemeinsamen Gehaltsgruppen hat hiernach in der Klasse der unteren Beamten, Dank der einheitlichen Regelung der Gehaltsverhältnisse dieser Beamten-Klasse für die gesammte Staats-Verwaltung durch den Nachtrags-Etat 1890/91, stattgefunden. Dies ist dadurch erreicht worden, daß einerseits von den zehn durch denselben geschaffenen Stufen die I., II., VII. und X. Stufe in der Eisenbahn-Verwaltung zur Zeit unvertreten gelassen, andererseits Beamte der verschiedenartigen Dienstzweige überall da in eine Gruppe zusammengestellt worden sind, wo die Vergleichung ihrer dienstlichen Thätigkeit mit einander auf Gleichheit der Selbstkosten und des Werthes ihrer Arbeit schließen ließ und demnach auf eine gleich hohe Bemessung der dafür zu gewährenden Vergütung hinwies.

Obgleich übrigens die verschiedenen Dienstzweige der Betriebs-Verwaltung, d. h. der Bahn-Unterhaltungs- und Bewachungs-Dienst, der Zugförderungs- und Zugbegleitungs-Dienst, der äußere und innere Bahnhofsdienst einander nebengeordnet sind, und ein Aufrücken des Personals aus dem einen Dienstzweige in das des anderen nicht stattzufinden pflegt, so sind doch weder die untersten Beamten jedes dieser Dienstzweige auf dieselbe unterste Gehaltsstufe gestellt, noch halten sich die Gehälter je der höheren Dienststellen dieser Dienstzweige auf gleicher Höhe. Vielmehr beginnen, der verschiedenen Bedeutung der einzelnen Dienstzweige und dem Werthe der Leistungen der in denselben thätigen Beamten entsprechend, die Gehälter der ihnen angehörigen Beamten-Gattungen im Ganzen wie im Einzelnen auf verschieden hoher Stufe.

Dies ergiebt sich aus nachstehender Besoldungstafel:

---

*) Wenn die Zusammenzählung der Gehaltsgruppen 25 statt wie vorher angegeben 24 ergiebt, so liegt dies darin, daß die Zugführer und Steuerleute, welche nach der Klassifikation des Wohnungsgeldzuschuß-Gesetzes jetzt in die 4. Klasse d. h. zu den mittleren Beamten gehören, in der Nachweisung der erwähnten Denkschrift zu den unteren Beamten gezählt werden und mit den Packmeistern zusammen in die V. Gehaltsstufe der unteren Beamten eingereiht sind. Sie erscheinen daher in der obigen Eintheilung doppelt in der Klasse sowohl der mittleren wie der unteren Beamten.

Stufe	Gehaltssatz Mk.	Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst, Telegraphen-Unterhaltungsdienst	Zugbegleitungsdienst	Zugförderungsdienst	Stationsdienst	Abfertigungsdienst	Werkstattsdienst	Schiffsdienst	Bureau- und Kassendienst, Kontroldienst	Materialiendienst
Unterbeamte.										
IX.	700—900	Bahnwärter, Nachtwächter				Krahnwärter				
VIII.	800—1200	Brückenwärter	Bremser, Schaffner, Billetschaffner		Portiers, Weichensteller	Krahnmeister		Matrosen		
VI.	1000—1500			Lokomotivheizer	Weichensteller I. Klasse	Billetdrucker Brückengeldeinnehmer	Maschinenwärter	Trajekt-Heizer	Kassen- und Bureaudiener	Magazin-Aufseher
V.	1100—1500		Packmeister*) (Zugführer)					(Steuerleute)		
IV.	1200—1600				(1020—1200 **) Rangir- und Wagenmeister Werkführer					
III.	1200—1800				(1020—1200) Telegraphisten	(1020—1200) Lademeister				
Mittlere Beamte.										
16.	1100—1500		Zugführer*)					Steuerleute		
15.	1200—2000			Lokomotivführer*)				Maschinisten		
14.	1500—2100	(1320—1500) Bahnmeister, Telegraphen-Aufseher								

*) Die mit einem * versehenen Stellen sind nur im Wege des Aufrückens aus einer anderen etatsmäßigen Stelle erreichbar.
**) Die eingeklammerten Ziffern sind die Besoldungssätze der diätarischen Beamten der betreffenden Gruppe.

Stufe	Gehaltssatz Mk.	Bahnbewachungs- und Unterhaltungsdienst, Telegraphen-Unterhaltungsdienst	Zugbegleitungsdienst	Zugförderungsdienst	Stationsdienst	Abfertigungsdienst	Werkstattsdienst	Schiffsdienst	Bureau- und Kassendienst, Kontroldienst	Materialiendienst
					Mittlere Beamte.					
13.	1500—2200				(1140—1800**) Stat.-Auff. u. Assist. f. d. Stat.-Dienst	(1140—1800) Stations-Assist. f. d. Expedit.-Dienst		Schiffskapitän II. Klasse	$\frac{1140}{1080}$ — 1800 Zeichner u. Kanzlisten	(1140—1800) Materialien-Verwalter II. Klasse
12.	1500—2700								(1140 bei techn. 1260—1950) Betriebs-Sekretäre,	
11.	1650—2700								Zeichner*) und Kanzlisten I. Klasse	
10.	1800—2600	Bahnmeister*) I. Klasse			Stations-Vorsteher*) II. Klasse	Stat.-Einnehmer,*) Güter-Expedienten Güterkassir.	(1500—1800) Werkmeister	Schiffskapitän I. Klasse		
9.	2100—3000									Materialien-Verwalter*) I. Klasse
8.	2100—3200				Stations-Vorsteher*) I. Klasse					
7.	2400—3200					Stations-Kassen-Rendanten,*) Güterexped.-Vorsteher				
6.	2100—3600						(1800—2100) Werkstätten-Vorsteher		Buchhalter, nicht techn. (1800—2100) techn. Eisenbahn-Sekret.	
5.	2700—3600				Betriebs-*) | Verkehrs-*) Kontroleure				Verkehrs-*) Kontroleure	
4.	3000—3600								Hauptkass-*) Kassirer	
3.	3000—4000	Telegraphen-Inspektoren								
2.	3200—4000								Betriebskass Rendant.*)	
1.	4800								Hauptkass.-Rendant.*)	

Höhere Beamte, allgemeine Verwaltung.

3.	3600—4800	Ständige Hilfsarbeiter der Betriebsämter,***) Eisenbahn-, Bau- und Betriebs- bezw. Maschinen-Inspektoren. Verkehrs-Inspektoren.
2.	4200—6000	Mitglieder der Eisenbahn-Direktion und Betriebs-Direktoren.
1.	10 500	Eisenbahn-Direktions-Präsident.

*) Die mit einem * versehnen Stellen sind nur im Wege des Aufrückens aus niederen Stellen, alle anderen sind unmittelbar erreichbar.

**) Die eingeklammerten Ziffern sind die Besoldungssätze der diätarischen Beamten der betreffenden Gruppe.

***) Vom Etatsjahre 1892.93 an erhalten dieselben die Bezeichnung „Mitglieder der Betriebsämter". (Erläuterungen zum Entwurf des Etats der St.-E.-V. S. 48).

Aus dieser Tafel ergiebt sich ferner, sowohl daß die Höchstgehälter der beiden großen Gruppen der unteren und mittleren Beamten je in die nächst höhere Gruppe hineinragen, wie daß in denjenigen Fällen, wo innerhalb jeder einzelnen dieser Gruppen ein Aufrücken aus einer niederen Amtsstellung in eine höhere stattfindet, das Höchstgehalt der niederen Stellung meistentheils das Mindestgehalt der höheren Stellung nicht unerheblich überschreitet. Dieselbe Erscheinung wiederholt sich bei den Besoldungen einzelner diätarischer Vorklassen, nämlich der Diätare des Stations-, Expeditions-, Materialien- und Bureaudienstes gegenüber dem Gehalte der etatsmäßigen Stellen, in welche sie später einrücken. Der Grund hierfür ist in der schon hervorgehobenen Erwägung zu suchen, daß das Fortschreiten im Gehalt mit dem Fortschreiten der Selbstkosten der Arbeit in einem angemessenen Verhältniß bleiben muß, und zwar nicht nur bei denjenigen Beamten, denen wegen mangelnder Befähigung der Zutritt in ein höheres, besser dotirtes Amt verschlossen ist, sondern auch bei denjenigen, welche zwar die Befähigung hierzu nachgewiesen haben, bei denen jedoch erfahrungsmäßig die Verhältnisse für die Beförderung aus dem niederen in das höhere Amt ungünstig sind und mit dem Fortschreiten der Selbstkosten ihrer Arbeit nicht gleichen Schritt halten.

Es fällt bei Prüfung der Besoldungsübersicht ferner die im Vergleich zu den Gehältern anderer Beamten und dem Werthe ihrer Leistungen verhältnißmäßige Niedrigkeit der Gehaltsbezüge der Beamten des Zugförderungs- und Zugbegleitungsdienstes und die fernere Thatsache auf, daß einerseits Zugführer und Packmeister, andererseits Bremser und Schaffner genau dasselbe Gehalt beziehen, obwohl die eine Stellung der anderen übergeordnet ist, und die Zugführerstelle z. B. nicht anders als nach Ablegung der bestandenen Prüfung zum Packmeister und demnächst zum Zugführer erreicht werden kann.*)

Die erstere Thatsache erklärt sich durch den Umstand, daß den Zugbegleitungs- und Zugförderungsbeamten neben den festen Gehaltsbeträgen noch ein schwankender Besoldungstheil in den Nebenbezügen des Fahrdienstes selbst, in den Fahrt- und Nachtgeldern und den Material-Ersparniß-Prämien gewährt wird, dessen Höhe sich nach dem Umfange der Dienstleistungen und der Häufigkeit ihrer Verrichtung bemißt. Diese Vergütungen und

*) Ob die Zugführerstelle, welche an sich nur im Wege der Beförderung erreichbar ist, direkt von der Stelle eines Schaffners oder Bremsers aus erreicht werden kann, vorausgesetzt, daß vorher die betreffenden Prüfungen abgelegt sind, oder ob der Anwärter vorher auch eine etatsmäßige Packmeisterstelle bekleidet haben muß, darüber fehlen ausdrückliche Vorschriften.

Nebenverdienste haben zwar zum Theil den Charakter des Ersatzes von erhöhten, durch den Fahrdienst entstehenden Auslagen, sind jedoch zum größeren Theil als Bestandtheile der Besoldung anzusehen, was auch aus dem Umstande hervorgeht, daß von ihrem Gesammt-Betrage dem Lokomotivführer 350 Mk., dem Zugführer und Packmeister je 300 Mk., dem Lokomotivheizer 250 Mk., dem Schaffner und Bremser je 200 Mk. bei der Pensionirung dem Gehalte zugerechnet werden. Diese Art der Gehaltszahlung ist mit Rücksicht darauf gewählt worden, daß bei den mannigfachen Schwierigkeiten, Unbequemlichkeiten und selbst Fährlichkeiten der Dienstverrichtungen des Zugförderungs- und Zugbegleitungs-Personals bei demselben voraussichtlich häufiger Dienstentziehungen wie bei anderen Personalen vorkommen würden, wenn nicht durch ein solches System eine Prämie auf die pünktliche und erschöpfende Wahrnehmung des Dienstes gesetzt würden.

Der anderen Thatsache liegt wohl die Erwägung zu Grunde, daß die Packmeister in der Regel Zugführerdienste bei den Güterzügen thun, die Schaffner dagegen umgekehrt zum Bremserdienste herangezogen werden. Zwischen Zugführer und Packmeister besteht materiell nur noch der Unterschied, daß jener einen höheren Wohnungsgeldzuschuß und höhere Fahrgelder bezieht als dieser. Die Gleichheit des Gehalts und der sonstigen Bezüge für Schaffner und Bremser, obgleich die Schaffnerstellung eine erhöhtere ist und die Schaffner-Prüfung größere Anforderungen an die Bewerber stellt, wie die Bremser-Prüfung, birgt zwar die Gefahr in sich, daß eine gewisse Zahl von Beamten dieser Kategorie lieber die Bremser- statt der Schaffner-Stellung wählt; andererseits mußte jedoch das Moment der Strebsamkeit und der den meisten Beamten innewohnende Wunsch, schnell vorwärts zu kommen, sowie die Erwägung in Anschlag gebracht werden, daß für denjenigen Fahrbeamten, welcher Zugführer werden will, es immerhin vortheilhafter ist, seinen Dienstlauf, wenngleich zunächst mit demselben Anfangsgehalt wie der Bremser, doch von vornherein auf einer höheren Stufe beginnen zu können.

b) Gehaltsverbesserungen.

aa) Innerhalb derselben Dienststelle.

Wie bereits in dem Abschnitt betreffend das Etatswesen hervorgehoben, findet das Aufrücken im Gehalt zur Zeit bei allen Dienststellen des **mittleren** und **unteren** Dienstes und zwar sowohl bei den diätarischen wie bei den etatsmäßigen Beamten nach Altersstufen, d. h. nach Dienstalters-Abschnitten statt; bei den **höheren etatsmäßigen** Beamten dagegen nach Gehaltsklassen und nur im Falle des Freiwerdens einer Gehalts-Stelle der höheren Stufe. Bei

den höheren diätarischen Beamten gelangt wiederum das erstere Prinzip zur Anwendung.

Dies Prinzip, welches auf sämmtliche mittlere und untere Beamten der ganzen preußischen Staats-Verwaltung ausgedehnt werden soll, trägt, wenn die Zeitabschnitte für das Aufrücken richtig bemessen sind, dem Grundsatze, daß das Entgelt für die Leistungen mit der Erhöhung der Selbstkosten der letzteren in gleichem Schritte wachsen soll, jedenfalls besser Rechnung, als das für die höheren Beamten noch zur Anwendung gelangende. Denn es beseitigt namentlich das Moment der absoluten Unsicherheit bei der Berechnung des Zeitpunktes einer Erhöhung der Bezüge, welches das andere System kennzeichnet. Das Gehaltsaufrücken nach freiwerdenden Gehaltsstufen ist von lauter Zufälligkeiten abhängig; es kann das eine Mal ganz unerwartet schnell eintreten, das andere Mal über Gebühr lange auf sich warten lassen, und spottet jeder Möglichkeit, auf dieser Grundlage den wirthschaftlichen Anschlag eines Beamten-Haushalts für eine übersehbare Zukunft aufzustellen. Es wäre daher wohl als zweckmäßig zu bezeichnen, wenn das Dienstalter auch für die höheren Beamten als Maßstab für die Gehaltsverbesserungen angenommen würde.

Die Frage, ob und inwieweit durch die Anwendung des einen oder des anderen Grundsatzes der Staatshaushalt stärker belastet wird, hängt von der Anzahl und der schnelleren oder langsameren zeitlichen Aufeinanderfolge der Gehaltsstufen innerhalb jeder einzelnen Dienststellung ab. Soll das Gleichgewicht des Staatshaushalts durch den Ersatz des Gehaltsklassen- durch das Altersstufen-Verfahren nicht gefährdet werden, so wird das letztere sich im Allgemeinen an die Zahl der bisherigen Gehaltssätze des ersteren Verfahrens und in zeitlicher Beziehung an die Zeitabschnitte zu halten haben, innerhalb deren unter der Herrschaft desselben durchschnittlich und nach den Erfahrungen der vergangenen Jahre ein Aufrücken von einer Stufe zur anderen stattfand. Danach ist auch im Großen und Ganzen bei dem Ersatz des einen durch das andere Verfahren thatsächlich vorgegangen worden.

Die Anzahl und demgemäß der finanzielle Unterschied der Alters- und der Gehaltsstufen ist für die einzelnen Dienststellen sehr verschieden und richtet sich theils nach der Größe des Zwischenraums zwischen dem Mindest- und dem Höchstgehalt der Stelle, theils nach den Lebensverhältnissen der betreffenden Beamtenklasse.

Die Unterschiede zwischen Mindest- und Höchstgehalt schwanken zwischen 200 Mark bei den Bahn-, Krahn- und Nachtwächtern und 1800 Mark bei den Direktionsmitgliedern; sie bewegen sich zwischen 20%

und 80% des Mindestgehalts. Die Anzahl der Stufen geht von 5 bis 9, die Zeit zum Durchlauf durch alle Stufen von 12 bis 26 Jahre; die einzelnen Zeitintervalle dauern von 1 bis 5 Jahren, sind jedoch in der überwiegenden Mehrzahl der Fälle auf 3 Jahre festgesetzt.*) Der Unterschied der einzelnen Gehaltsstufen schwankt zwischen 25 und 300 Mk. Welche Grundsätze für diese Abmessungen maßgebend waren, aus denen sich die mannigfachsten Kombinationen zwischen der Zahl und den zeitlichen sowie finanziellen Zwischenräumen der einzelnen Stufen bilden, ist nicht bekannt. Soweit es möglich ist, aus den gegebenen Ziffern dieselben abzuleiten, scheint es, als ob bei denjenigen Dienststellen, in denen der Beamte durchschnittlich am Längsten verbleibt, sowohl das Mindest- und das Höchstgehalt verhältnißmäßig am weitesten auseinander liegen, wie auch die Zahl der Altersstufen am größten ist, während bei denjenigen Stellen, welche überwiegend Durchgangsposten sind, oder gewöhnlich erst nach Durchlauf mehrerer anderer, untergeordneter etatsmäßiger Dienststellungen erreicht werden, oder welche die Kräfte ihrer Inhaber verhältnißmäßig schnell verbrauchen, der Unterschied sowohl zwischen Mindest- nnd Höchstgehalt wie zwischen den einzelnen Gehaltsstufen weniger bedeutend, die zeitlichen Dienstalters-Stufen kürzer gegriffen sind.

Beim Aufrücken nach dem Gehaltsklassen-Verfahren, nach welchem die derselben Gehaltsklasse angehörigen Beamten einer Behörde volkswirthschaftlich als „Besoldungs-“ oder als „Beamten-Gemeinschaften“ angesehen werden, kommt neben der Bildung der einzelnen Stufen auch noch die Vertheilung der Gesammtmasse der bei der betreffenden Etatsposition zur Verfügung stehenden Besoldungssumme auf die einzelnen Stufen und demgemäß die Festsetzung der Anzahl der für jede derselben zu bildenden Gehaltsstellen in Betracht. Um auch hier ein gleichmäßiges Aufrücken zu sichern, wird die Zahl der Gehaltsstellen für jede Stufe thunlichst gleichmäßig bemessen, etwaige überschießende Theile der Besoldungssumme aber werden derjenigen Gehaltsstufe zugewiesen, welche das Durchschnittsgehalt darstellt.**)

Für die Höhe des zu bewilligenden Gehalts gilt der Grundsatz, daß derjenige, welcher in eine Stelle neu eintritt, zunächst das Mindestgehalt derselben erhält und daß er auch beim Altersstufen-Verfahren einen Rechtsanspruch auf Gewährung des höheren Gehaltssatzes durch Erreichung des betreffenden Dienstalters allein nicht gewinnt, vielmehr die Gewährung desselben

*) Besond. Erläuterungen zum Etat der Staatseisenb.-Verwalt. f. 1891/92. S. 51.52.

**) Bei den Stellen der höheren Beamten, insbesondere der Direktionsmitglieder, ist jedoch vorübergehend eine Abweichung dieses Grundsatzes in der Praxis dadurch eingetreten, daß bei der Uebernahme der Direktions-Mitglieder der verstaatlichten Bahnen in den Staatsdienst, diesen nach Maßgabe des ihnen zugesprochenen Dienstalters vielfach das Höchstgehalt der Stelle, in welche sie übernommen wurden, zu bewilligen war.

von seiner dienstlichen Führung und seinen Leistungen abhängig gemacht wird.*) Uebrigens pflegt selbst da, wo das Aufrücken noch nach dem Maße des Freiwerdens einer Gehaltsstelle in der höheren Klasse gilt, daran festgehalten zu werden, daß der Beamte in jeder einzelnen Klasse eine gewisse Mindestzeit zugebracht haben muß, ehe er in die höhere gelangen kann, auch wenn bei seinem Eintritt in die untere Stelle gleichzeitig ein Gehalt der nächst höheren Gehaltsklasse frei sein sollte. Positive Bestimmungen sind in dieser Beziehung allerdings nicht vorhanden.

$\beta\beta$) Durch Eintritt in ein höheres Amt.

Der Grundsatz des Eintritts mit dem Mindestgehalt gilt an sich auch beim Aufrücken aus einer niederen in eine höhere etatsmäßige Stelle, gleichviel, ob der Beamte in seiner bisherigen Stelle bereits ein höheres Gehalt bezogen hat.

Es ist schon darauf aufmerksam gemacht worden, daß in zahlreichen Fällen das Mindestgehalt der höheren Stelle unter dem Höchstgehalt der niederen Stelle steht. Meistens fängt in diesen Fällen das Gehalt der höheren mit dem ungefähren Durchschnittsgehalte der niederen Stelle an, indem von der im Allgemeinen wohl durch die Erfahrung bestätigten Annahme ausgegangen wird, daß diejenigen Beamten, welche die Befähigung für eine höhere Stelle in vorgeschriebener Weise dargethan haben und demgemäß allein für die Beförderung in dieselbe in Frage kommen, gewöhnlich der jüngeren Hälfte der Beamten der niederen Klasse angehören, während die Fälle, in denen aus der älteren Hälfte Beamte in die höhere Klasse übergehen, verhältnißmäßig seltener vorkommen. Es werden daher die über den Durchschnitt vorhandenen höheren Gehälter der niederen Klasse zumeist von denjenigen Beamten, welche auf ein Aufrücken in die höhere Klasse nicht mehr zu rechnen oder verzichtet haben, in Anspruch genommen. Für die in die letztere beförderten Beamten aber setzen sich deshalb in der neuen Stelle die Gehaltsverhältnisse häufig zunächst in derselben Stufenfolge fort, wie in der unteren Stelle von dem Durchschnittsgehalt bis zu dem Höchstgehalt der letzteren, so daß es für sie in den ersten Jahren ihres Dienstes in der neuen Stelle in Beziehung auf das Gehalt keinen wesentlichen Unterschied macht, ob sie der höheren oder der unteren Stellung angehören.

Dieser Besoldungs-Grundsatz wird jedoch nur da angewandt, wo die dienstliche Thätigkeit der beiden Klassen eine wesentlich gleichartige und gleichwerthige ist. Er gilt auch nur für die Beamten der Provinzial-Verwaltung bis zu den Räthen der vierten Klasse aufwärts. Für die Beamten der Central-Behörden und der höheren Rangklassen kommt er nicht mehr

*) Absatz 6 des Erlasses vom 24. April 1883. II P. b. 2680; Absatz 3 des Erlasses vom 26. Februar 1889. II b. (a) P. 1319.

in Frage. Für die ersteren aber wird er nicht nur beim Aufrücken aus einer niederen etatsmäßigen Stelle in eine höhere, sondern auch beim Aufrücken aus einer diätarischen in die erste etatsmäßige Stelle befolgt.

Wo dagegen auch aus der älteren Hälfte der Beamten des niederen Amtes, welche schon über das Durchschnittsgehalt ihrer Klasse und zugleich über das Minimalgehalt des höheren Amtes hinaus sind, in dasselbe aufzurücken pflegen, da ist von dem Grundsatz, daß der Beamte mit dem Mindestgehalt der oberen Klasse wieder anfangen müsse, eine Ausnahme zugelassen. In solchen Fällen wird ein entsprechender Theil des Dienstalters der vorhergehenden Stelle bei der Festsetzung der Gehaltsstufe in der neuen Stelle angerechnet; demgemäß setzen der Nachtrags-Etat für 1890/91 und spätere Bestimmungen fest:

„Bei der Bemessung des Gehalts der Werkmeister kommt die Dienstzeit als Lokomotivführer in Betracht, wenn und insoweit dieselbe mehr als 6 Jahre beträgt.

„Bei der Bemessung des Gehalts der Stations-Vorsteher II. Klasse, Stations-Einnehmer, Güterexpedienten und Güterkassirer kommt die für die Bemessung des Gehalts der Stations-Aufseher und -Assistenten maßgebend gewesene Dienstzeit in Anrechnung, wenn und insoweit dieselbe mehr als 11 Jahre beträgt.

„Bei der Bemessung des Gehalts der Bahnmeister I. Klasse ist die bereits zurückgelegte Dienstzeit als Bahnmeister mit zu berücksichtigen, wenn und insoweit dieselbe mehr als 9 Jahre, bei der Bemessung des Gehalts der Weichensteller I. Klasse die Dienstzeit als Weichensteller oder Brückenwärter, wenn und insoweit dieselbe mehr als 4 Jahr beträgt.

„Bei der Bemessung des Gehalts der Zeichner und Kanzlisten I. Klasse kommt die für die Bemessung des Gehalts der Zeichner und Kanzlisten maßgebend gewesene Dienstzeit in Anrechnung, wenn und insoweit dieselbe mehr als 11 Jahre beträgt.

„Die Altersstufen-Zeitabschnitte rechnen für Betriebs-Sekretaire, Materialien-Verwalter II. Klasse, Stations-Aufseher und Assistenten, Schiffs-Kapitäne II. Klasse, Zeichner und Kanzlisten vom Beginn des Anwärter-Dienstalters ab. Bei der Anstellung wird den Beamten dasjenige Gehalt bewilligt, welches diesem Dienstalter entspricht.

„Den Zugführern wird ihr Dienstalter als Packmeister, den Schaffnern das als Bremser zugerechnet."

Nicht zur Anwendung gelangt dieser Grundsatz im Allgemeinen beim Aufrücken in obere Stellen der mittleren und der höheren Beamten.*) Hier muß der

---

*) Durch den Etat für 1892.93 (siehe Erläuterungen zum Spezial-Etat der Eisenbahn-Verwaltung S. 44) ist derselbe indessen auch auf Hauptkassen-Kassirer und Betriebskassen-Rendanten ausgedehnt worden.

Beamte beim Aufrücken in die höhere Stellung von dem etwa bezogenen höheren Gehalte der niederen Stellung auf das Mindestgehalt der höheren herabgehen. Er wird deshalb auch nur mit seiner Zustimmung zu der höheren Stelle ernannt, springt jedoch da, wo das Aufrücken nach Gehaltsstufen noch gilt, d. h. bei den höheren Beamten, wenn in der höheren Stelle dem Dienstalter nach jüngere Beamte sind in der Regel über diese hinüber, sobald in der höheren Gehaltsklasse eine Stelle frei wird.

c) Stellenzulagen.

Neben dem Gehalt kommen für die etatsmäßigen Beamten noch die sogenannten Stellen-Zulagen in Betracht. Diese werden für besonders schwierige Posten, welche ein höheres Maß von Leistungsfähigkeit erfordern, in den verschiedenen Dienstzweigen gewährt. Das Prinzip der Stellenzulagen, welches namentlich in den letzten Jahren eine immer steigende Bedeutung und erweiterte Ausdehnung erfahren hat, gewährt daher die Möglichkeit, Beamten, die sich besonders hervorthun, auch außerhalb des gewöhnlichen Gehaltsregulirungs-Verfahrens dauernd besondere Vortheile zuzuwenden. Es kommt besonders bei den mittleren und unteren Beamten des Betriebs-Dienstes in Anwendung, wenn deren Dienstverrichtungen in Folge der umfangreichen und schwierigen Betriebs-, Bureau- und Verkehrsverhältnisse besonders anstrengende und verantwortungsvolle sind, oder wenn Haltestellen, Haltepunkte, Kreuzungsstellen an Unterbeamte übertragen werden, welche über besondere dazu erforderliche Fertigkeiten verfügen.*) Die Stellenzulagen, die übrigens mit Ausnahme derjenigen für Abtheilungs-Dirigenten nicht pensionsfähig sind**), sollen jedoch nach der Schwierigkeit des Dienstes abgestuft werden.

d) Wohnungsgeldzuschüsse.

Es bleibt für die den etatsmäßigen Beamten während ihrer Dienstzeit zukommenden regelmäßigen Bezüge endlich noch die Gewährung des Wohnungsgeldzuschusses in Betracht zu ziehen, an dessen Stelle in zahlreichen Fällen jedoch Natural-Besoldung in Gestalt von Dienstwohnung tritt. Doch ist der mit einer solchen bedachte Beamte unter Umständen verbunden, für dieselbe außer dem Verzicht auf den Wohnungsgeldzuschuß noch eine besondere Vergütung an den Fiskus zu entrichten. Sobald je nach der Servisklassen-Zugehörigkeit seines amtlichen Wohnsitzes 10 bezw. $7^1/_2$ bezw. 5% seiner gesammten Dienstbezüge — mit Ausnahme der besonderen Dienst-Aufwandsentschädigungen und der außer-

*) Siehe Besondere Erläuterungen zum Etat der Staats-Eisenb.-Verwaltung für 1890.91 S. 56, für 1891.92 S. 54, für 1892.93 S. 45; siehe auch Anlage XVI der Vorschriften für die Aufstellung der Etatsentwürfe.

**) Erlaß vom 14. April 1880. II. P. b 2277.

ordentlichen Remunerationen — mehr betragen, als der ihm zustehende Wohnungsgeldzuschuß, muß er diesen Unterschied besonders bezahlen.

Die Dienstwohnungen werden im dienstlichen Interesse an solche Beamte gewährt, deren jederzeitige Gegenwart in der Nähe ihrer Dienststelle und deren leichte Erreichbarkeit für die pünktliche Abwickelung der laufenden Dienstgeschäfte nothwendig ist. Sie sollen deshalb in möglichster Nähe des Bahnhofs oder des Ortes der dienstlichen Thätigkeit der Beamten gelegen sein, sind fest mit der betreffenden Dienststelle zu verbinden und dürfen aus gleichem Grunde von den Beamten nicht ausgeschlagen werden. Nach dem Maße der Bedeutung der Dienststelle für den Dienst sind die Beamten der Betriebs-Verwaltung in folgender Reihenfolge mit Dienstwohnungen zu versehen, soweit solche vorhanden sind:*)

1. Präsident, 2. Betriebs-Direktor, 3. Hilfsarbeiter des Betriebsamtes, welcher mit der ständigen Vertretung des Betriebs-Direktors und der Wahrnehmung der Geschäfte des Betriebs-Dienstes und des Betriebsmaschinendienstes betraut ist, 4. Vorstand der Bau- oder Betriebs-Maschinen-Inspektion, 5. Stations-Vorsteher, 6. Bahnmeister, 7. Betriebs-Werkmeister**), 8. Weichensteller und Bahnwärter, 9. Portiers.

Sind dann noch weitere, sich zu Wohnungen eignende Räumlichkeiten vorhanden, welche nicht zu Dienstzwecken gebraucht werden, so sind dieselben zunächst an diejenigen zu vergeben, welchen vertragsmäßig ein Anspruch auf Ueberweisung einer Dienstwohnung zusteht, sodann aber 10. an den Stellvertreter des Präsidenten, 11. an den Dirigenten der II. (Verkehrs- und Betriebs-) Abtheilung, 12. an den Stellvertreter des letzteren, 13. an Stations-Assistenten.

Als Voraussetzung für die Verpflichtung zur Uebernahme der Wohnungen ist jedoch anzusehen, daß sie nach Zahl und Beschaffenheit der vorhandenen Räumlichkeiten als standesgemäß zu bezeichnen sind.

Die nach Berücksichtigung der vorgenannten Beamten noch verbleibenden Dienstwohnungen sind von der Direktion bezw. dem Betriebsamte selbständig zu vertheilen, wobei in der Regel das Dienstalter entscheidet.

An Beamte, deren Dienstwohnsitz außerhalb der Grenzen des preußischen Staats gelegen ist, werden, falls denselben Dienstwohnung nicht gewährt werden kann, an Stelle des Wohnungsgeldzuschusses Ortszulagen gezahlt.**) Sonst erhalten etatsmäßige Beamte, auch unter Berücksichtigung der besonderen Theuerungs-Verhältnisse ihres Wohnorts, keine Ortszulagen. Diese werden aus letzterem Grunde nur an die diätarischen Beamten gezahlt.†)

*) Erlaß vom 19. April 1880. II P. b. 2277.
**) " " 24. Januar 1885. II b (a) P. 738.
***) Bemerkung zu Titel 5 der Ausgaben im Etat der St.-E.-V.
†) Erlaß vom 23. Juni 1887. II b (a) P. 4659.

2. Die Bezüge der diätarischen Beamten.

Für die Abmessung der Besoldung der diätarischen Beamten ist die Höhe der Gehälter derjenigen Beamten-Stellung, in welcher sie zur ersten etatsmäßigen Anstellung gelangen, maßgebend. Als Regel gilt, daß der Höchstbetrag ihrer diätarischen Besoldung nicht das Mindestgehalt dieser Stelle übersteigen soll. Der Mindestbetrag der diätarischen Besoldung wird daher entsprechend tiefer gegriffen, so daß ein genügender Spielraum für ein allmähliches Aufsteigen bis zu dem Mindestgehalt im Laufe der diätarischen Dienstzeit möglich ist. In denjenigen Fällen jedoch, wo das letztere schon an sich auf einer niedrigen Stufe steht, wird nicht nur jener Spielraum, sondern auch der zeitliche Zwischenraum, innerhalb dessen die höchste Stufe der diätarischen Besoldung erreicht werden kann, entsprechend niedriger bemessen. Andererseits findet da, wo erfahrungsmäßig das Aufrücken bis zur ersten etatsmäßigen Anstellung einen längeren Zeitraum in Anspruch nimmt, eine Ausnahme von der Regel der Begrenzung der diätarischen Besoldung durch das Mindestgehalt der darüber stehenden ersten etatsmäßigen Stelle statt. Dies ist der Fall bei den Diätaren des Stations-, Güter-Abfertigungs-, Materialien- und Bureau-Dienstes. — Die Besoldung derselben steigt bis etwa zum Durchschnittsgehalt dieser Stelle empor, und da für die Festsetzung ihrer ersten Altersstufe nach ihrer etatsmäßigen Ernennung das Anwärterdienstalter maßgebend ist (S. 204), so findet eine Herabsetzung ihrer Besoldung bei dieser Gelegenheit im Allgemeinen nicht statt.

Für die zunächst nicht anstellungsberechtigten Beamten beginnt das Aufsteigen auf der Besoldungsleiter der diätarischen Beamten erst mit dem der Genehmigung ihrer dauernden Beibehaltung in das Anwärter-Dienstalter voraufgegangenen 15. Februar bezw. 1. September.*)

Die Civil-Supernumerare erhalten in dem ersten Jahre ihrer Ausbildung keinerlei Vergütung, nach dem Ablauf desselben kann ihnen bei vorzüglicher Führung, gutem Fleiß und Fortschritten von dem Eisenbahn-Direktions-Präsidenten im zweiten Jahre eine Remuneration bis zu 30 Mk. im dritten bis zu 60 Mk. monatlich gewährt werden.*)

Den Diätaren kann, so lange sie sich in einer der beiden untersten Besoldungsstufen befinden, an besonders theueren Orten, deren Festsetzung in den verschiedenen Industrie-Gebieten einzelnen Direktionen überlassen ist, eine monatliche Ortszulage von 15 bezw. 10 Mark gezahlt werden.*)

Die nicht im Beamten-Verhältniß, sondern nur zur vorübergehenden aushilfsweisen Beschäftigung angenommenen Personen erhalten nur Tagegelder

---

*) Erlaß vom 23. Juni 1887. II b (a) P. 4659.

nach festen Normen, welche jedoch überschritten werden dürfen, wenn die Nachfrage stärker ist als das Angebot.

3. Besondere Umstände und Bedingungen der Auszahlung der Besoldung.

Hinsichtlich der Besoldungen der Beamten finden Unterschiede statt in Beziehung auf den Zeitraum, für welchen, den Zeitpunkt, zu welchem, und die Bedingungen, unter welchen dieselben aus- oder weiter gezahlt werden. Für die Festsetzung dieser Unterschiede ist das Maß der Löslichkeit des Beamten-Verhältnisses entscheidend. Der besonderen Natur desselben nicht als eines Vertrages über Dienstmiethe und von Leistung und Gegenleistung, sondern als eines Schutz-, Treu- und Gehorsamkeitsverhältnisses zum Staate und zum Könige entspricht es, daß mit dem Maße der größeren Festigkeit, welche dasselbe allmählich gewinnt, die Natur der Besoldung sich allmählich aus dem Begriff der Dienstmiethe in den einer festen Staatsrente verwandelt, welche weiter an den Beamten gezahlt wird, auch wenn er ganz oder theilweise verhindert ist, seinen Dienst zu thun.

Diese Umwandlung vollzieht sich bis zu seiner etatsmäßigen Anstellung. Von der letzteren an, welche, wie früher schon hervorgehoben, bei den übrigen Staats-Verwaltungs-Ressorts zumeist gleichzeitig der Zeitpunkt der festen Anstellung ist, treten alle Merkmale der Besoldung als einer fortlaufend zu gewährenden Staatsrente in vollem Umfange ein, wenngleich bei der Staatseisenbahn-Verwaltung die mittleren Beamten noch eine besondere Zuverlässigkeit nachzuweisen haben, ehe sie in den Verband der nur im Disziplinar-Verfahren entlaßbaren Beamten eintreten, und die unteren Beamten diese Stellung überhaupt nicht erreichen.

Demgemäß erhält der etatsmäßige Beamte auf Grund des Gesetzes vom 6. Februar 1881 das Gehalt in vierteljährlichen Raten, der diätarische Beamte nach Ablauf der Probezeit in monatlichen Raten im Voraus, dagegen während der Probezeit mit Rücksicht auf seine jederzeitige Entlaßbarkeit in monatlichen Raten nachträglich, in allen Fällen auf Grund fortlaufender Anweisungen. Die nicht anstellungsberechtigten Personen beziehen bis zur Genehmigung ihrer einstweiligen Beibehaltung ebenso wie alle nur vorübergehend und aushülfsweise thätigen Personen eine Tagesbesoldung, welche wie der Lohn der Arbeiter auf Grund monatlicher Rechnungen über die wirklich im Dienst zugebrachten Tage ausgezahlt wird.

Die Weiterzahlung des Gehalts hängt bei den etatsmäßigen Beamten und denen, welche ihr Gehalt in festen Monatsbeträgen empfangen, nicht von der wirklichen Dienstleistung ab; es wird auch bei Krankheiten, Beurlaubungen, Einziehungen zum Militär in Krieg und Frieden fortgezählt; nur bei den auf Tagesbesoldung angestellten Hilfsbeamten fällt es in allen diesen Fällen fort.

Es werden jedoch bei den erstgenannten Beamten Unterschiede in Beziehung auf die Dauer der Fortzahlung bei Krankheits- und Urlaubsfällen gemacht.

Bei Erkrankungen findet, wenn der Beamte die Pensionsberechtigung besitzt, die Fortzahlung so lange statt, bis er entweder gesund oder dienstuntauglich geworden. Ist er nicht pensionsberechtigt, so wird das Gehalt ebenfalls zunächst fortgezahlt, es soll indessen im Allgemeinen bei längerer als dreimonatlicher Dauer die Kündigung des Dienstverhältnisses in Betracht gezogen werden; doch sind die Direktionen in solchen Fällen ermächtigt, hinsichtlich der Fortdauer des Dienstverhältnisses noch über diesen Zeitraum hinaus selbständig zu befinden.*)

Im Falle der Beurlaubung soll bei etatsmäßigen Beamten nach einem Allerhöchsten Erlaß vom 15. Mai 1863 zunächst während einer $1^1/_2$ monatlichen Zeitdauer das Gehalt unverkürzt weiter gezahlt werden, darüber hinaus aber bis zu einem halben Jahre nur die Hälfte des Gehalts, bei längerem Urlaub überhaupt kein Gehalt beansprucht werden können. In besonderen Fällen aber ist die Fortgewährung des vollen oder des halben Gehalts gestattet und brauchen auch dem Beamten die Stellvertretungskosten für die Zeit der Beurlaubung nicht zur Last gelegt zu werden.

3. Die sonstigen (Neben-) Bezüge der Beamten

haben im Allgemeinen den Charakter von Dienstaufwandsentschädigungen. Soweit es sich dabei um Umzugs- und Reisekosten handelt, sind dieselben gesetzlich festgestellt. Doch sind für die Betriebs- und Bau-Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung mit Rücksicht einerseits auf die besondere Natur ihrer Dienstobliegenheiten, infolge deren auswärtige Dienstgeschäfte in gewissem Maße einen Theil ihrer regelmäßigen Dienstthätigkeit bilden, andererseits mit Rücksicht auf die ihnen zugestandene Berechtigung freier Fahrt und freier Effekten-Beförderung mannigfache Abweichungen von den allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zugelassen worden.*)

Diese Abweichungen lassen sich in zwei Regeln zusammenfassen:

1. An die Stelle der Berechtigung der Reisekosten-Forderung tritt die Pflicht und das Recht, die gebotene Freifahrt-Gelegenheit in vollstem Umfange zu benützen. (Wegen der Freifahrt-Berechtigung siehe Abtheilung 3 A. I 1).

2. Der Dienstaufwand bei dienstlicher Abwesenheit vom amtlichen Wohnsitz wird in der Weise ganz oder theilweise durch die regelmäßigen Dienstbezüge gedeckt erachtet, daß

---

*) Erl. vom 4. Oktober 1880. II. P. b. 6310.

α) die von den Zugbegleitungs- und Zugbeförderungs-Beamten bei ihren Fahrten verdienten Kilometer-, Fahr-, Stunden- und Nachtgelder zu einem gewissen Betrage einen Theil ihres pensionsfähigen Diensteinkommens bilden,*)

β) die Bahnbewachungs-Beamten (Bahnmeister, Bahnwärter) das Begehen ihrer Strecken ohne besondere Vergütung auszuführen haben, ausgenommen, wenn der Bahnmeister seine nächtlichen Revisionen in einem gewissen Theile der Nacht ausführt und sie bis zu einer bestimmten Dauer ausdehnt,**)

γ) den höheren Beamten und den Aufsichtsbeamten der Betriebs-Aemter bei Dienstreisen innerhalb ihres Bezirks nur ermäßigte Tagegelder zugestanden sind**),

δ) Betriebsbeamte, welche an mehreren Stellen Dienst zu verrichten haben, dafür erforderlichen Falls eine Funktionszulage beziehen.**)

An sonstigen Vergütungen kommen, abgesehen von außerordentlichen Remunerationen und Unterstützungen (Erl. vom 5. Juni 1884. IIb (a) P. 5016) noch die bereits früher erwähnten Materialien-Ersparnißprämien der Lokomotivbeamten und Bremser, ferner Prämien für die Entdeckung von Rad- und Radreifenbrüchen und betriebsgefährlichen Schäden***), für Anzeige und Ermittelung von Dieben und Urhebern von Bahnfreveln†), für das Auffinden gesuchter Wagen††), endlich die Verlust-Entschädigungsgelder der Kassen-Beamten†††), die Schreibmaterialien-Vergütungen und Belohnungen für die Besorgung des Privat-Depeschen-Verkehrs (Erl. vom 19. Oktober 1867 II. 14230) in Betracht.

f) Aufrücken in höhere und Uebertritt in andere Dienststellen.

Das Aufrücken in höhere Stellen findet wie in den übrigen Zweigen des preußischen Staatsdienstes so auch in der Staatseisenbahn-Verwaltung im Allgemeinen seine natürliche Begrenzung in dem Maße allgemeiner Vorbildung, Schulbildung und höherer wissenschaftlicher Bildung der Beamten, welches dieselbe für den Eintritt in den Dienst mitbringen und durch die verschiedenartigen Prüfungen, die höheren Staatsprüfungen, Schulprüfungen auf Gymnasien und Gewerbeschulen und nöthigenfalls durch Vorprüfungen beim Eintritt in den Eisenbahndienst festgestellt worden ist.

---

*) Bemerkung zum Ausgabe-Titel 4 des Etats.

**) §§ 5—7 der Allerhöchst. Verordnung vom 30. Oktober 1876; Allerhöchste Verordnung vom 8. Juni 1880.

***) Reglement vom 20. Oktober 1885.

†) Minist.-Erl. vom 22. November 1887 IIa. 16737 (E.-V.-Bl. S 401.)

††) Beschl. des Staatsbahn-Wagen-Verbandes vom 5./6. April 1883.

†††) Erl. vom 27. August 1879. II. 9039; 8. Juli 1882 IIb. 8591; 27. Juni 1883. IIb. 9673.

Dieses Maß der Vorbildung, das mitgebrachte geistige Anlage-Kapital, bestimmt von vornherein im Allgemeinen die Beamtenschicht, in welcher und die Stufe, von welcher aus die amtliche Laufbahn des Beamten sich aufwärts zu bewegen hat. Es ist daher im Großen und Ganzen auch bestimmend für die Einreihung der Beamten in die Schicht der höheren, der mittleren und der unteren Beamten der Staatseisenbahn-Verwaltung, derart daß, da eine spätere Aneignung dieses Anlage-Kapitals gewöhnlich ausgeschlossen ist, auch der Uebertritt oder das Aufrücken eines Beamten der unteren Klasse in die mittlere, und der mittleren in die Klasse der höheren Beamten, im Allgemeinen ausgeschlossen, zum mindesten nicht bei Festsetzung der regelmäßigen Stufenleiter des Aufrückens in höhere Posten vorgesehen ist. Doch ist die Möglichkeit eines solchen Aufrückens allerdings schon durch die Organisation der preußischen Staatsbahnen gegeben. Hervorragende Begabung, verbunden mit besonderer Strebsamkeit und außerordentlicher dienstlicher Brauchbarkeit und Leistungsfähigkeit von Angehörigen der unteren Schichten können den Mangel der allgemeinen Vorbildung für die oberen Schichten ausnahmsweise ersetzen und ihnen den Zutritt zu denselben eröffnen. § 32 der Organisation bestimmt daher ausdrücklich, daß für die höheren Verwaltungsstellen bei der Direktion und dem Betriebsamt nur in der Regel die höheren Staatsprüfungen erforderlich seien, und daß zur Anstellung als ständiger Hilfsarbeiter eines Eisenbahn-Betriebs-Amtes ausnahmsweise auch solche Personen zugelassen werden können, welche durch eine mehrjährige Beschäftigung als Hilfsarbeiter einer Königlichen Direktion oder eines Königlichen Betriebsamtes nach dem Ermessen des Ministers ihre Befähigung für die Bekleidung einer höheren Stelle nachgewiesen haben.

Was die Beförderung aus unteren Beamtenstellen in mittlere anbelangt, so ist

im Bahnbewachungsdienst ein Aufrücken des Bahnwärters oder Weichenstellers zum Bahnmeister,

im Maschinendienst ein Aufrücken der Maschinenwärter zum Werkmeister oder Werkstätten-Vorsteher

als ausgeschlossen zu betrachten.

Dagegen ist der Uebertritt von aus Militär-Anwärtern hervorgegangenen etatsmäßigen Unterbeamten in den Stations-, Expeditions- und Bureaudienst unter folgenden Bedingungen gestattet:*)

Der Beamte wird auf seinen Antrag und falls ein dienstliches Interesse dafür vorliegt, in dem höheren Dienstzweige während der in den

*) Erl. vom 30. Januar 1884. IIb. P. 311.

Prüfungs-Vorschriften bestimmten praktischen Ausbildungszeit beschäftigt, worauf er die Prüfung für die Stelle abzulegen, nach Bestehen derselben aber sich endgültig zu entscheiden hat, ob er in der bisherigen etatsmäßigen Stellung verbleiben, oder unter Verzicht auf dieselbe in den neu gewählten Dienstzweig übertreten will; in letzterem Falle wird er unter die Diätare dieses Dienstzweiges eingereiht, ihm dabei aber die in dem neuen Dienstzweig bereits zurückgelegte Beschäftigungs- und Ausbildungszeit mit angerechnet.

Dies Verfahren ist später für die Telegraphisten in einer noch günstigeren Weise geregelt worden.*) Die Telegraphisten-Stelle war früher eine Durchgangsstufe für den höheren Stationsbeamten. Der Stations-Diätar, welcher als Stations-Assistent zur ersten Anstellung gelangen wollte, wurde zunächst als Telegraphist etatsmäßig angestellt. Dies hörte Ende der siebenziger Jahre auf. Da aber die Beschäftigung als Telegraphist eine gute Vorschule für den Stations-Beamten bildet, so hat der Minister Bestimmung dahin getroffen, daß Telegraphisten, welche in den höheren Stationsdienst übertreten wollen, zwar der Ausbildung und Prüfung zum Stations-Assistenten sich zu unterwerfen haben, gleichwohl aber in ihrer bisherigen etatsmäßigen Stellung verbleiben können, bis sie zum Stations-Assistenten ernannt werden. Es ist dagegen daran festgehalten worden, daß die Telegraphistenstelle kein obligatorischer Durchgangsposten für den Stationsdiätar ist.

Dasselbe gilt für Lokomotivführer, wenn sie Werkmeister oder Werkstätten-Vorsteher werden wollen.**) Auch in anderen Fällen wird, sofern der Uebertritt aus überwiegend dienstlichen Gründen erfolgen soll, gestattet, daß der Beamte seine bisherige etatsmäßige Stelle erst niederlegt, wenn er in die neue einrücken kann.

Handelt es sich nicht um Aufrücken in eine höhere, sondern nur um den Uebertritt in eine gleichgeordnete Dienststelle, so muß der Bewerber zwar auch die Befähigung dazu durch Ablegung der Prüfung nachweisen, braucht dann aber gleichfalls nicht unter die Diätare des gewählten neuen Dienstzweiges einzutreten, sondern wird gleich unter die etatsmäßigen Beamten desselben eingereiht; auch muß ihm, wenn die Ueberführung im dienstlichen Interesse erfolgt, sein bisheriges höheres Gehalt belassen werden.

In diesen Fällen sind für die Regelung der Dienstalters- und Gehaltsverhältnisse die folgenden Gesichtspunkte maßgebend:***)

a) Ist sowohl das Mindest- als das Höchstgehalt der einen wie der anderen Beamtenklasse gleich, so tritt der übernommene Beamte mit dem

*) Erlaß vom 3. Februar 1886. II b. (a) P.
**) " " 26. November 1887. II a. P. 9500.
***) " " 13. September 1879. II. P. 5303; Erl. v. 3. Mai 1883. II b. P. 8201.

in seiner bisherigen Stelle ihm zustehenden Dienstalter in die andere Klasse ein und erhält den diesem Dienstalter entsprechenden Gehaltssatz. Würde Letzterer hinter dem bisher bezogenen Gehalt zurückbleiben, so behält der Beamte, soweit die etatsmäßigen Mittel es gestatten, das bisherige Gehalt so lange, bis nach Maßgabe des Dienstalters eine Erhöhung desselben eintreten kann. Dieser Fall kann nach Einführung des Altersstufen-Verfahrens nur noch vorkommen, wenn innerhalb der beiden Klassen die Gehaltsstufen verschieden hoch festgesetzt sind.

β) Beamtenkategorien, welche weder im Mindest- noch im Höchstgehalt einander gleichstehen, werden dennoch als gleichstehend und demzufolge nach den Bestimmungen unter α behandelt, wenn der Unterschied zwischen den Durchschnittsgehältern sich auf nicht mehr als 100 Mk. beläuft.

γ) Ist nur das Mindest- oder das Höchstgehalt der beiden Beamtenklassen gleich, so tritt der Beamte

aa) wenn das bisherige Gehalt hinter dem Mindestgehalt der anderen Kategorie zurückbleibt, mit diesem Mindestgehalt,

bb) wenn das bisherige Gehalt das Höchstgehalt der anderen Kategorie übersteigt, mit diesem Höchstgehalt,

cc) im Uebrigen mit seinem bisherigen Gehalt

in die andere Beamtenklasse ein.

g) Dienstkleidung der Beamten.

Nach § 38 der Organisation haben sämmtliche, zur Anlegung einer Dienstuniform verpflichtete Beamten im Dienst die vorschriftsmäßige Uniform zu tragen; ebenso schreibt § 10 der „Gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamten im Staatseisenbahn-Dienst vom 15. Januar 1876“ jedem Beamten das Tragen der vorgeschriebenen Dienstkleidung im Dienste vor, für deren ordnungsmäßigen Zustand er zu sorgen habe. Auch hat jeder Beamte darauf zu achten, daß von seinen Untergebenen diese Vorschrift befolgt werde.

Die neuesten Bestimmungen hierüber sind durch den Allerhöchsten Erlaß vom 30. Dezember 1889, betreffend Vorschriften für die Gala- und Dienstkleidung, sowie die Dienstabzeichen des Personals der Staats-Eisenbahn-Verwaltung, gegeben.

In denselben ist

1. Dienstkleidung vorgesehen für alle Beamte mit Ausnahme des Bureau-Personals, unterschieden nach gewöhnlicher Dienstkleidung und Sommerbekleidung (letztere für Beamte des äußeren Dienstes),
2. Galakleidung für Beamte bis zum Stationsvorsteher abwärts.

Die Verpflichtung zur Tragung der Dienstkleidung im Dienste besteht nach diesem Erlasse für alle Beamte mit Ausnahme der höheren Beamten, sowie

des Telegraphen-Inspektors, der Kontroleure und der Abfertigungs-Beamten. Kontroleure und Abfertigungs-Beamte sind jedoch nur soweit von der Verpflichtung zur ständigen Tragung der Dienstkleidung befreit, als sie nicht mit dem Publikum in unmittelbaren Verkehr treten. Hierin liegt die eigentliche Voraussetzung für die Verpflichtung zur Anlegung der Dienstkleidung. Das Publikum soll vermittelst derselben die Berechtigung der amtirenden Persönlichkeit zur Vornahme derjenigen Diensthandlungen erkennen können, welche nur im ständigen Verkehr mit dem Publikum zur Durchführung gelangen. Daher haben alle Bahn-Polizei-Beamte, alle Stations- und Zugbeamten und vom Abfertigungsdienste die Lademeister und die an den Billetschaltern thätigen Beamten regelmäßig im Dienste Uniform zu tragen.

Die Diätare dürfen die Uniform der etatsmäßigen Beamtenklasse, zu der sie gehören, anlegen, sind jedoch im Allgemeinen von dieser Verpflichtung befreit, nur die Stations-Diätare für den äußeren Dienst müssen im Dienste stets in Uniform erscheinen. Die Anwärter für diesen Dienstzweig, welche sich noch im Probe-(Vorbereitungs-)Verhältniß befinden, haben nur die Dienstmütze mit Rad und Krone zu tragen.

Arbeiter, welche als Bahn-Polizei-Beamte thätig sind, werden als solche durch ein Brustschild mit der Bezeichnung „Bahnpolizei-Beamter" kenntlich gemacht.

Die rothe Mütze trägt immer nur der diensthabende Stationsbeamte, außer auf solchen Haltepunkten mit unbedeutendem Verkehr, bezüglich deren die Direktion den zugführenden Beamten der dort anhaltenden Züge die Pflichten des Stations-Vorstehers während des Aufenthalts der Züge übertragen hat.

Auf die Unterschiede der Dienstuniform der einzelnen Dienststellen kann an dieser Stelle nicht eingegangen werden. Hervorzuheben ist nur, daß die Dienstabzeichen nicht nur den Unterschied der einzelnen Beamtenstellen kennzeichnen, sondern bei den unteren Beamten auch als Dienstauszeichnung gewährt werden. Den Weichenstellern, Brückenwärtern, Bahn- und Nachtwächtern, Schaffnern, Bremsern und Heizern wird für fünf- bezw. zehnjährige gute Führung eine einfache bezw. doppelte goldene Schnur zum Tragen auf beiden Schultern als Auszeichnung verliehen.

Die Beschaffung der Uniform ist im Allgemeinen Sache jedes einzelnen Beamten. Nur für die Beamten des Zug-, des Telegraphen-, des niederen Stations- und Bahnbewachungs-Dienstes hat die Verwaltung selbst die Beschaffung der Dienstkleidung — jedoch auf deren Kosten — durch Bildung einer Kleiderkasse übernommen, welcher diese Beamten beizutreten verpflichtet sind. Dies ist vornehmlich im Interesse der Beschaffung möglichst billiger, zugleich aber auch guter und gutsitzender Klei-

dungsstücke geschehen, um durch die Festsetzung bestimmt beschränkter Tragezeiten, nach deren Ablauf eine Erneuerung eintreten muß, und durch sonstige Kontrole eine allzeit standesmäßige und würdige äußere Erscheinung jener Beamten zu sichern. Jeder der vorgedachten Beamten ist verpflichtet, jederzeit einen doppelten Anzug von guter und brauchbarer Beschaffenheit in seinem Besitz zu haben, und kann bei schlechter Fürsorge für seine Dienstkleidungsstücke nöthigenfalls zwangsweise zur Ergänzung derselben aus den Mitteln der Kasse angehalten werden. Andere Beamte können der Kasse beitreten.

Der Fonds der Kleiderkasse wird lediglich aus den von dem Gehalte einbehaltenen Beträgen der Mitglieder gebildet, die auf einen bestimmten Procentsatz des Gehalts festgesetzt sind. Außerdem hat jeder Beamte bei der erstmaligen Anschaffung einer Uniform aus den Mitteln der Kasse den vollen Betrag derselben einzuzahlen. Die Kasse wird von der Königlichen Direktion unter Mitwirkung eines aus Beamten der Direktion und der Mitglieder der Kasse bestehenden Kuratorium verwaltet.

Die eingesammelten Beiträge werden nach Jahresfrist soweit herausgezahlt, daß der Betrag für einen ganzen Anzug in der Kasse verbleibt.

h) Die Beendigung des Beamten-Verhältnisses

bietet an sich nichts besonders Bemerkenswerthes; sie vollzieht sich im Allgemeinen unter denselben Voraussetzungen, Formen und Wirkungen, wie bei den Beamten anderer Ressorts.

Hervorzuheben ist nur Folgendes:

Unter den Gründen für die unfreiwillige Entlassung nehmen bei der Staatseisenbahn-Verwaltung alle diejenigen Umstände eine hervorragende Bedeutung in Anspruch, welche sich auf die Sicherheit des Betriebes beziehen. Bei den Beamten des äußeren Dienstes, von deren Zuverlässigkeit und Treue im Dienst Leben und Gesundheit des mit der Bahn verkehrenden Publikums in höchstem Maße abhängig ist, werden deshalb dienstwidrige Handlungen, welche einen Mangel an diesen Eigenschaften erkennen lassen, sehr viel strenger geahndet, wie bei anderen Beamten und ziehen Entlassungen nach sich, wo bei anderen Beamten vielleicht nur eine größere Disciplinarstrafe angezeigt sein würde. Insbesondere sind die Eisenbahn-Behörden behufs Verhütung von Unfällen angewiesen*), jede Nachlässigkeit in der Befolgung der für die Sicherheit des Betriebsdienstes ertheilten Vorschriften auf das Strengste zu bestrafen, dergestalt, daß jede flagrante Verletzung einer solchen — aus freventlicher Vernachlässigung klarer Vorschriften, aus unverantwortlicher Gleichgültigkeit oder aus straffälliger Unkenntniß — auch dann,

*) Erlaß vom 21. November 1884. $\frac{\text{II a 19243.}}{\text{IV 2677.}}$

wenn eine Störung des Betriebes oder ein Unfall nicht herbeigeführt worden ist, und unbeschadet der strafrechtlichen Verfolgung regelmäßig mit Dienstentlassung — im Wege der Kündigung oder des förmlichen Disciplinar-Verfahrens — zu ahnden, und eine mildere Strafe unter Versetzung des schuldigen Beamten in eine andere Stelle oder in einen anderen Dienstzweig nur, wenn im einzelnen Falle besondere Milderungsgründe obwalten, und nur mit Genehmigung der Direktionen stattfinden darf. Die Strafe soll sofort nach Feststellung des Thatbestandes ausgesprochen werden, jedenfalls aber die Enthebung des Beamten vom Dienste alsbald stattfinden, auch wenn der Zeitpunkt der Entlassung weiter hinausgerückt werden muß.

Liegen die Verhältnisse derart, daß der Beamte zwar in seiner bisherigen Stellung im Betriebsdienste nicht mehr zu belassen, dagegen in einer anderen, weniger verantwortlichen Stellung oder in einem anderen Dienstzweige weiter beschäftigt werden kann, so muß bei fest angestellten Beamten die Ueberführung in das andere Amt, wenn es von niederem Range und mit geringerem Diensteinkommen verbunden ist, im Wege des förmlichen Disciplinar-Verfahrens erfolgen, bei den auf Widerruf oder im Kündigungs-Verhältniß Angestellten dagegen wird, um die Weitläufigkeiten dieses Verfahrens zu vermeiden, die Kündigung ausgesprochen, dem Beamten aber gleichzeitig eröffnet, daß die Verwaltung bereit sei, ihn in der betreffenden anderen Stellung wieder anzunehmen.*)

Auch das ist als eine Besonderheit hier zu erwähnen, daß bei gewissen Beamten, z. B. Stationsvorstehern I. Klasse, Bahnmeistern I. Klasse, Weichenstellern I. Klasse, welchen wegen ihrer Fähigkeiten die Verwaltung besonders wichtiger und verantwortlicher und darum höher besoldeter Posten übertragen ist, wenn diese Fähigkeiten so nachlassen, daß sie dem Dienste zwar dieses Postens nicht mehr gewachsen sind, aber noch einen minder wichtigen wenn auch geringer besoldeten Posten derselben Gattung versehen könnten, doch im Interesse des Betriebsdienstes, — sofern die Voraussetzungen der Pensionirung im Uebrigen vorliegen —, pensionirt werden müssen, falls sie nicht darein willigen, in einen der letzteren Posten zurückzutreten, welchen Falls ihnen indessen die Pensionsberechtigung, die sie in der höheren Stelle für sich und ihre Hinterbliebenen erworben haben, belassen wird. In der sonst durchgeführten Verallgemeinerung dieses Verfahrens**) für alle Fälle, in denen ein für sein Amt unbrauchbar gewordener Beamter in einem beliebigen anderen Amte von geringerem Range oder Diensteinkommen noch verwendet

---

*) Erl. vom 24. Dezmbr. 1885. II b. P. 100 69 u. vom 30. Nov. 1886 II b (a) P. 1886.
**) Erl. vom 17. Mai 1878. II. 3250; 3. Juni 1878. II. 8577 und § 11 des Pensionsgesetzes vom 11. März 1872.

werden kann, verliert dasselbe allerdings die ihm in der ersteren Anwendung anhaftende besondere Schärfe.

Endlich ist hervorzuheben, daß, wenn die Beschränkung der Verkehrs- und Dienstverhältnisse die Verminderung des Beamten-Personals bei einer Behörde erforderlich erscheinen läßt, unverheirathete Beamte vor den verheiratheten, jüngere vor den älteren zu entlassen sind, daß aber im Allgemeinen vor jeder Entlassung festgestellt werden soll, ob für die betreffenden Beamten nicht etwa Gelegenheit zur Anstellung bei einer anderen Staatseisenbahn-Verwaltung vorhanden ist. Zu diesem Zwecke haben die Verwaltungen sich vierteljährlich die entbehrlich werdenden Beamten mitzutheilen und sind angewiesen nicht eher Anwärter anzunehmen, als bis die bei anderen Verwaltung entbehrlichen Beamten untergebracht sind.*) Hierdurch wird die Nothwendigkeit wirklicher Entlassung entbehrlicher Beamten, — die überdies bei Militär-Anwärtern an sich ausgeschlossen ist, — fast immer vermieden.

III. Beschaffung des Bedarfs an Arbeitern und Ordnung der Arbeiter-Verhältnisse.

a) Eintheilung der Arbeiter.

Die Verhältnisse der Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung haben auf Grund des Ministerial-Erlasses vom 14. Juli 1888 II b (a) P. 6102 eine einheitliche Regelung für den ganzen Bereich derselben durch die

Gemeinsamen Grundsätze über die Annahme, Beschäftigung und Entlassung der im Bereich der Preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Arbeiter

erfahren.

Dieselben machen einen Unterschied zwischen den mit der Absicht ihrer **Beibehaltung bis auf Weiteres** im Falle der Bewährung und den nur zur **vorübergehenden Beschäftigung** angenommenen Arbeitern.

Die letzteren treten gerade so wie die zur vorübergehenden Wahrnehmung von Beamten-Funktionen angenommenen Personen zur Verwaltung in kein anderes Verhältniß als das des Vertrages über Dienstmiethe. Anders die ständigen Arbeiter. Waren für diese schon durch die bis dahin bei den einzelnen Verwaltungen in Geltung befindlichen, sogenannten „Arbeiter-Ordnungen" oder „Dienstvorschriften" Beziehungen zu der Verwaltung geschaffen, welche über ein nur auf der Grundlage von Leistung und Gegenleistung beruhendes Tagelöhner-Verhältniß hinausgingen, so haben die „Gemeinsamen Grundsätze" in Verbindung mit den von der Verwaltung für die

*) Erl vom 17. Sept. 1879. II. P. 5343 und vom 21. Sept. 1880. II. P. b. 5745.

Arbeiter getroffenen Wohlfahrtseinrichtungen ein Verhältniß derselben zu dem Staate geschaffen, welches sich dem besonderen Verhältnisse nähert, das zwischen dem Staate und dem Staatsdiener besteht. Auch sie nehmen wie die „Gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamten" die ganze Persönlichkeit des Arbeiters für die Verwaltung in Anspruch, der gegenüber er sich zu jeglicher Art ihm aufgetragener Arbeit bereit finden lassen muß, untersagen ihm ohne besondere Erlaubniß die Betreibung einer anderen gewerbsmäßigen Handwerker-Beschäftigung oder einer Schankwirthschaft neben seiner dienstlichen Thätigkeit, versetzen ihn in ein festes Unterordnungs- und Disciplinar-Verhältniß zu bestimmten Vorgesetzten, gewähren ihm selbst das Recht der Beschwerde gegen die seine Person betreffenden Anordnungen derselben, verbieten ihm die Betheiligung an ordnungsfeindlichen Bestrebungen und Vereinen, machen ihm ein achtbares und ehrbares Verhalten auch außer Dienst zur Pflicht und befestigen sein Verhältniß zur Verwaltung durch Ausstattung beider Theile mit einem vierzehntägigen Kündigungsrecht, welches nach Ablauf einer vierwöchentlichen Probezeit, während deren das Verhältniß beiderseits sofort aufgehoben werden kann, in Kraft tritt.

Es bleiben als unterscheidende Merkmale des Arbeiter-Verhältnisses von dem Beamten-Verhältnisse bestehen: der zweiseitige Abschluß des Arbeitsvertrages, die Berechtigung auch des Arbeiters, das Verhältniß jederzeit mit der gedachten Frist, unter Umständen auch sofort, zu lösen und die Bemessung des Verdienstes im Tagelohn, welcher nur für die wirklich in der Arbeit zugebrachten täglichen Dienstzeiten gezahlt wird. Von diesem letzteren Grundsatze wird eine Ausnahme nur für die im Arbeiter-Verhältniß angeworbenen Anwärter für untere Beamtenstellen bezüglich der dienstfreien Tage gemacht.

Bei den nur zur vorübergehenden Beschäftigung angenommenen Personen, zu deren Annahme zeitweise in jedem Dienstzweige ein Bedürfniß obwaltet, finden diese Bestimmungen nicht Anwendung. Dieselben werden ohne besondere Förmlichkeit für eine bestimmte Dienstleistung angenommen und nach Erledigung derselben wieder entlassen. Als ständige Arbeiter dagegen kommen in Betracht: Werkstatts- und Gasanstalts-Arbeiter, Telegraphen-Arbeiter, Bahnhofs-Arbeiter aller Art, Strecken-Arbeiter, Arbeiter, welche in der Dienstverrichtung von unteren Beamten beschäftigt werden, Arbeiter der Allgemeinen Verwaltung.

Die „Gemeinsamen Grundsätze" enthalten theils Vorschriften, welche lediglich für die Verwaltungsbehörden bei der Behandlung der Arbeiter-Angelegenheiten bestimmt sind, theils solche Bestimmungen, welche einen wesentlichen Bestandtheil des Rechtsverhältnisses zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer zu bilden haben und daher bei dem abzuschließenden Arbeits-

vertrage als verbindlich anzuerkennen sind. Diese letzteren sind deshalb aus den Grundsätzen entnommen und als

„gemeinsame Bestimmungen für die Arbeiter aller Dienstzweige der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung"

in einer besonderen Druckausgabe für die Arbeiter zusammengestellt.

Soweit übrigens die von der Staatseisenbahn-Verwaltung angenommenen Arbeiter unter den Begriff der „gewerblichen Arbeiter" (Gesellen, Lehrlinge, Gehülfen, Fabrikarbeiter) fallen, ist dieselbe verpflichtet, die Verhältnisse dieser Arbeiter auf der Grundlage des Titel VII der Gewerbe-Ordnung vom 1. Juli 1883 zu ordnen, an dessen Stelle vom 1. April 1892 an die Bestimmungen des Gesetzes vom 1. Juni 1891 betreffend Abänderung der Gewerbe-Ordnung treten.

Es kommen hierfür die Arbeiter in den Werkstätten, den Gasanstalten und etwaigen sonstigen fabrikartig betriebenen Anstalten den Staatseisenbahn-Verwaltung in Betracht.

Im Allgemeinen ist die St.-E.-V. bestrebt gewesen, jene Vorschriften bereits in den obenerwähnten „gemeinsamen Bestimmungen u. s. w." zum Ausdruck zu bringen. Soweit das nicht angängig, hat sie dieselben in besondere „Dienstvorschriften für die Werkstatts-Arbeiter" u. s. w. aufgenommen. Dieselben werden vom 1. April 1892 ab als besondere „Arbeitsordnungen" für die erwähnten Arbeiter-Gattungen erscheinen, da nach § 134 a und b des Gesetzes vom 1. Juni 1891 in jeder Fabrik, in welcher in der Regel mindestens zwanzig Arbeiter beschäftigt werden, eine solche Arbeitsordnung von dem Arbeitgeber nach Anordnung der großjährigen Arbeiter zu erlassen ist, welche Bestimmungen zu enthalten hat

über Anfang und Ende der regelmäßigen Dienstzeit, sowie der für die erwachsenen Arbeiter vorgesehenen Pausen;

über Zeit und Art der Abrechnung und Lohnzahlung;

über die Fristen der zulässigen Aufkündigung, falls es nicht bei der gesetzlichen Frist (14 Tage) bewenden soll;

über die Art und Höhe der etwaigen Strafen, ihrer Festsetzung und ihres Verwendungszweckes.

b) Annahme und Dienstabzeichen.

Die Annahme der ständigen Arbeiter ist wie diejenige der Beamten von gewissen Vorbedingungen abhängig zu machen, welche in der Person des Anzunehmenden vorhanden sein müssen. Dies sind:

a) die für die ihnen zuzuweisenden Arbeiten erforderliche körperliche Rüstigkeit und Gewandtheit, Gesundheit, gutes Seh- und Hörvermögen,

b) die für die Beschäftigung erforderlichen Schulkenntnisse,

c) unbescholtene Lebensführung, Nichtbetheiligung an ordnungsfeindlichen Vereinen und Bestrebungen,

d) Lösung des letzten Dienstverhältnisses ohne Verletzung der etwa eingegangenen vertraglichen Verpflichtungen, glaubhafter Nachweis des Lösungsgrundes.

Die Annahme setzt auf seiten der annehmenden Verwaltung eine offene Stelle in dem Arbeiter-Etat und die Berechtigung der annehmenden Stelle zur Annahme voraus. In letzter Beziehung wird insofern ein Unterschied gemacht, als die Befugniß zur Annahme derjenigen Arbeiter, welche für Unterbeamten-Funktionen verwendet werden sollen, oder von denen eine besondere handwerksmäßige Bildung, wie bei den Werkstätten- und Telegraphen-Arbeitern, vorausgesetzt wird, nur den Ressortvorstehern beigelegt ist, während alle übrigen von den betreffenden Dienststellen-Vorstehern angestellt werden dürfen.

Die Annahme selbst erfolgt durch unterschriftliche Vollziehung eines Exemplars der „Gemeinsamen Grundsätze“ und der etwaigen Arbeitsordnung seitens des Arbeiters, welchem diese nebst den sonstigen Vorschriften seines Dienstes ausgehändigt werden. Für die in Unterbeamtenstellen angenommenen Arbeiter gelten die Dienstinstruktionen der betreffenden Stelle, für ihre persönlichen Verhältnisse sind aber lediglich die „Gemeinsamen Bestimmungen für Arbeiter“, nicht die „Gemeinsamen Bestimmungen für Beamte“ maßgebend. Die Inpflichtnahme der letzteren vollzieht sich durch Handschlag an Eidesstatt, bei den in Unterbeamtenstellen als Bahnpolizei-Beamte fungirenden Arbeitern durch Vereidung. Danach erfolgt ihre Aufnahme in die Arbeiterlisten (früher Nationale genannt), welche an Stelle von Personalakten für die Arbeiter geführt werden, mit Ausnahme der als Bahnpolizei-Beamte angenommenen Arbeiter, für welche nach § 69 des Bahn-Polizei-Reglements besondere Personal-Akten vorgelegt werden müssen.

Die Arbeiter als solche haben, wenn sie nicht Bahnpolizeibeamte sind, keine besonderen Dienstabzeichen. Sie sind nur berechtigt die Dienstmütze ohne Krone zu tragen; das Dienstabzeichen der Gepäckträger besteht in einem blechernen Schilde mit entsprechender Bezeichnung.

c) Dienstbezüge der Arbeiter.

Die Dienstbezüge der nicht ständigen Arbeiter bestehen lediglich in dem Lohn für die Dienstleistung, welcher sich nach dem Verhältniß von Nachfrage zu Angebot richtet. Die Bemessung des Entgelts für die Dienste der ständigen Arbeiter dagegen erfolgt insofern den Grundsätzen der gegen-

über den Beamten maßgebenden Besoldungspolitik entsprechend, als auch bei ihnen ein Aufrücken im Lohn nach dem Alter stattfindet und nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses eine Alters- und Invaliden-Versorgung gewährt wird, zu welcher bei der preußischen Staats-Eisenbahn-Verwaltung noch eine Versorgung der Hinterbliebenen tritt.

Die Arbeits-Vergütung besteht zuvörderst in dem Tagelohn. Auch bei der Abmessung desselben sind wie bei der Beamten-Besoldung grundsätzlich einestheils die Selbstkosten anderntheils der Werth der Arbeit sowie das Maß der Befähigung und Leistungsfähigkeit des Arbeiters entscheidend. Die ersteren kommen jedoch beim Tagelohn in richtigerer Weise zum Ausdruck als bei der Besoldung, da die Tagelöhne der einzelnen Arbeiter-Kategorien nicht wie die Gehälter der Beamten für den ganzen Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung einheitlich festgesetzt sind, sondern in erster Linie sich nach den ortsüblichen Preisverhältnissen und nach den für dieselbe Leistung an dem gleichen Orte an Arbeiter außerhalb der Eisenbahn-Verwaltung gezahlten Löhnen richten. Nur in denjenigen Fällen, wo an demselben Orte die Bezirke verschiedener Staatsbahn-Verwaltungen zusammentreffen, müssen von diesen die Löhne der einzelnen Arbeiter-Gattungen gleich gehalten werden.*)

Auch dem Grundsatze der verhältnißmäßigen Erhöhung des Tagelohns nach dem Anwachsen der Selbstkosten huldigt die Verwaltung bei der Abmessung der Tagelöhne durch Festsetzung von Mindest- und Höchstbeträgen, zwischen denen ein allmähliches Aufrücken stattfindet; nur daß dieselben auch hier wiederum nicht für die ganze Monarchie einheitlich, sondern von den einzelnen Betriebsbehörden nach Maßgabe der örtlichen Verhältnisse verschieden hoch normirt sind. Der Maßstab der Ortsüblichkeit für die Festsetzung der Höhe der Arbeitslöhne tritt also ganz besonders in den Vordergrund und nöthigt die Betriebsbehörden, je innerhalb ihres Bezirks die Lohnbewegung bezüglich der verschiedenen Gattungen von Arbeitern außerhalb der Eisenbahn-Verwaltung, der Landarbeiter, Fabrikarbeiter, der Handwerker u. s. w. mit Sorgfalt zu verfolgen und nach derselben die Löhne der entsprechenden Gattungen ihrer eigenen Arbeiter zu regeln. Dabei empfiehlt es sich als zweckmäßig, die Löhne thunlichst ein wenig über dem Lohnstande der betreffenden gleichartigen Gattung von Arbeitern außerhalb der Verwaltung zu gewähren, um dieselben der Verwaltung zu erhalten.

Nach dem Werthe der Leistungen steht das Lohn des gewöhnlichen Handarbeiters, der nur das Durchschnittsmaß seiner Körperkraft zur Ver-

*) Erlaß vom 27. April 1873. II. 7499; § 13 der „Gemeins. Grundsätze."

fügung stellt, am niedrigsten, wogegen diejenigen Arbeiter, von denen eine besondere Geschicklichkeit, ein höheres Maß technischer oder handwerksmäßiger Ausbildung, Umsicht, fortgesetzte außergewöhnliche Kräfte-Anspannung verlangt wird, oder diejenigen, mit deren Arbeitsverrichtung ein besonderes Maß von Gefährlichkeit verbunden ist, höher bezahlt werden.

Es sind daher die Arbeitslöhne der Güterboden-Arbeiter wegen der fortgesetzten Anspannung ihrer Kräfte, der Rangirer (Verschieber) wegen der besonderen Gefahr ihres Dienstes, der Werkstatts-Arbeiter, der Maurer, Zimmerleute und Gärtner, welche im Bahn-Unterhaltungsdienste gebraucht werden, der Schreibgehilfen, welche in den Bureaus thätig sind, wegen ihrer größeren handwerksmäßigen oder Schulbildung höher festgesetzt, als die Löhne der gewöhnlichen Strecken- und Bahnhofs-Arbeiter.

Das Aufrücken in höhere Lohnstufen geschieht mit fortschreitendem Lebensalter und nach dem Grade der Entwickelung der Leistungsfähigkeit. Doch sind weder bestimmte Dienstaltersstufen der Arbeiter festgesetzt, noch verbleibt der Arbeiter bis an das Ende seiner Dienstthätigkeit unbedingt auf dem höchsten Lohnsatz. Es findet jedoch keineswegs mit dem Herabgehen seiner Leistungsfähigkeit auch ohne Weiteres ein Sinken des Tagelohns statt. Vielmehr bleibt er auf dem höchsten Satze, solange er noch eine durchschnittliche Arbeitskraft repräsentirt. Erst bei starkem Nachlassen derselben kann eine Herabsetzung des Lohnes eintreten; ist die Verminderung der Arbeitskraft aber nur eine Folge seines vorgerückteren Lebensalters, so wird der Arbeiter, wenn nicht der Fall seiner Pensionirung gegeben ist, zunächst mit leichterem Dienste zu keinem geringeren Lohnsatze beschäftigt.*)

Der Tagelohn der ständigen Arbeiter wird zwar für die während der festgesetzten täglichen Dienstzeit stattfindenden Leistungen gewährt, doch sind die Arbeiter verpflichtet, wenn die Verhältnisse es nöthig machen, auch über diese Zeit hinaus zu arbeiten, wobei es dem Ermessen der Direktion überlassen ist, ihnen nöthigenfalls eine angemessene Vergütung dafür zu gewähren. Auf eine solche haben nur die dauernd in Unterbeamtenstellen thätigen Arbeiter keinen Anspruch, weil diese für ihre Ruhetage gelohnt werden, ferner auch diejenigen Arbeiter nicht, welche an Sonn- und Festtagen mit Rücksicht auf die Bedürfnisse des Eisenbahn-Betriebes regelmäßig für einige Stunden zur Dienstleistung herangezogen werden, gleichwohl aber für den ganzen Tag Tagelohn beziehen.**)

Der Lohn wird nicht immer in der Gestalt von Tagelohn, sondern zum Theil auch als Stück- oder Akkordlohn gezahlt, welchen entweder

---

*) Erlaß vom 29. Mai 1876. II. 7637 u. vom 20. September 1876. II. 16 283.
**) " " 5. November 1887. II b (a) P. 8066.

der einzelne Arbeiter oder eine Gemeinschaft derselben — Akkord-Gemeinschaft — verdient. Das Verfahren ist jedoch nur unter gewissen Voraussetzungen empfehlenswerth, so z. B. in den Werkstätten und bei der Legung neuer Gleise. Sonst ist man von demselben im Allgemeinen mehr und mehr zurückgekommen, insbesondere bei der gewöhnlichen Bahnunterhaltung und der Güterboden-Arbeit, wo es früher häufig zugelassen wurde. Akkordlohn empfiehlt sich im Allgemeinen nur da, wo es darauf ankommt, bei Anhäufung des Arbeitsstoffs an einer Stelle eine möglichst rasche und dabei doch hinsichtlich ihrer Probemäßigkeit und Zweckmäßigkeit leicht zu kontrolirende Anfertigung derselben zu erzielen, um auf diese Weise Zeit und Geld zu sparen. Solche Voraussetzungen liegen indessen z. B. bei den Arbeiten der gewöhnlichen Bahn-Unterhaltung im Allgemeinen nicht vor. Dieselben müssen zwar, dem Charakter des Eisenbahn-Betriebs entsprechend, schnell und gründlich ausgeführt werden; die Güte der Arbeit kann jedoch aus demselben Grunde schwer kontrolirt werden, zumal sie nicht unter beständiger Aufsicht des Bahnmeisters ausgeführt werden kann. Die Arbeiten liegen auch der Regel nach nicht so, daß sich eine Menge der gleichen Art an derselben Stelle anhäuft. Die Rotte muß von einer Stelle zur anderen ziehen. Vielfach ist im Augenblick nicht soviel Arbeit vorhanden, daß die Arbeiter ein eigenes Interesse daran hätten, möglichst bald mit derselben fertig zu werden, um sich der anderen zuwenden zu können. Ueberdies läßt sich bei der hier fraglichen Art der Arbeit individuelle Geschicklichkeit und Kraft kaum zur Geltung bringen. Es arbeitet nicht der Einzelne an einem bestimmten Theil der Arbeit allein; es sind mehrere von ungleicher Leistungsfähigkeit an der ganzen Arbeit gleichzeitig betheiligt. Der kräftigere und jüngere muß den schwächeren und älteren Arbeiter durchschleppen. Daraus ergiebt sich eine große Schwierigkeit in der Vertheilung des Akkordverdienstes auf den einzelnen Arbeiter. Der Bahnmeister muß oft nach Gutdünken verfahren. Er erwägt, daß das einzelne Individuum im Allgemeinen so und soviel an Tagelohn verdienen müsse, um nothdürftig leben zu können, und danach vertheilt er den gesammten Akkordlohn, ohne Rücksicht auf das Maß von Arbeit der einzelnen Persönlichkeit. Der Akkord ist also hier häufig nichts anderes, als ein verschleierter Tagelohn, zumal die Arbeiter, wenn sie die laufenden Unterhaltungsarbeiten im Akkord erledigen, ihre Kräfte dabei doch nur im Allgemeinen soweit anstrengen, daß ungefähr ihr regulärer Tagelohn dabei herauskommt.

Auch das System der Stellen-Zulagen wird bei den Arbeitern zur Anwendung gebracht, wo es sich um die Aufwendung erhöhter Leistungsfähigkeit handelt, z. B. bei den Vorarbeitern von Rotten, Rangir- und

Boden-Arbeiter-Kolonnen; auch die Rangirer selbst erhalten eine solche bei stark anstrengendem Dienst.

Zeit, Ort und Art der Auszahlung der Löhne.

Im Allgemeinen findet die Zahlung halbmonatlich auf Grund besonderer Lohn-Rechnungen statt, in denen für jeden einzelnen Arbeiter der verdiente Lohn mit sämmtlichen Abzügen für Hilfskassen und für etwaige Ordnungsstrafen eingetragen werden muß, und in denen jeder einzelne Lohn-Empfänger der Regel nach durch Namens-Beisetzung zu quittiren hat.

Diese halbmonatliche Lohnberechnung und Rechnungsaufstellung sowie die Auszahlung selbst verursacht namentlich mit Rücksicht auf den Umstand, daß die Arbeiter pünktlich an bestimmten Tagen und alsbald nach Abschluß der Lohnperiode ihre Löhne erhalten müssen, große Umständlichkeiten, und muß immer mit äußerster Beschleunigung vorgenommen werden. Es ist deshalb schon vielfach der Versuch gemacht, zu vierwöchentlichen Lohnperioden zu gelangen; an einzelnen Orten ist es auch gelungen, im Allgemeinen aber hat der Durchführung dieser Maßregel immer die beschränkte Kreditfähigkeit der Arbeiter entgegengestanden. Die Schwierigkeit liegt in der Ueberwindung des ersten Uebergangsstadiums, in welchem erstmalig an Stelle der vierzehntägigen die vierwöchentliche Zahlung treten soll, weil die Arbeiter ihren halbmonatlichen letzten Lohn während der ersten vierzehn Tage bereits aufgezehrt haben und dann keine Mittel besitzen, von denen sie die folgenden vierzehn Tage leben können.

Man hat deshalb mehrfach zu dem System der Abschlagszahlung gegriffen.*) Es wird danach nur alle vier Wochen eine wirkliche Lohnberechnung aufgestellt; die Arbeiter erhalten aber in der Mitte einen gewissen Betrag ohne besondere Rechnung als Abschlag ausbezahlt. (Dies Verfahren ist namentlich bei der Bergwerks-Verwaltung eingeführt.) In der Eisenbahn-Verwaltung hat es indessen bis jetzt nur an wenig Orten durchgeführt werden können, da es bei den Arbeitern wenig beliebt ist.

Die Zahlung erfolgt in der Regel an jeden einzelnen, in der Rechnung aufgeführten Arbeiter persönlich, nur bei Akkordverdienst an den Vorarbeiter oder Schachtmeister und einen Delegirten der Akkord- oder Schachtgemeinschaft.

Ort der Zahlung ist im Allgemeinen das Stationskassen-Lokal. Bei den Arbeitern, die auf der Strecke thätig sind, wird, wenn die Entfernung des Orts ihrer dienstlichen Thätigkeit von den benachbarten

---

*) Erlaß vom 30. April 1878. II. 5857.
**) " " 12. Februar 1874. II. 2338.

beiden Stationen sehr groß ist, der Rendant einer der benachbarten Stationskassen behufs Auszahlung hinausgesandt. Ein besonderes Löhnungsverfahren ist für die Arbeiter in den großen Werkstätten eingeführt.*) Jeder Arbeiter derselben hat eine Arbeitsnummer (Kontrolmarke). Nach Ordnung dieser Nummern wird für jeden Arbeiter der Tagelohn- und Akkord-Verdienst einschließlich der Abzüge in eine Abrechnungsliste eingetragen, außerdem aber ein ebenfalls mit Arbeits-Nummer und Namen versehener besonderer Abrechnungszettel ausgefertigt, welcher eine Berechnung des verdienten Lohnes, der Abzüge und des baar zu zahlenden Guthabens enthält. Das letztere wird unter Mitwirkung dreier Beamter in eine verschließbare Blechbüchse gelegt.

Ein Kassenbeamter zählt nach der Abrechnungsliste den auf jeden Arbeiter fallenden Betrag in die mit der Arbeitsnummer desselben versehene Büchse hinein. Ein Werkstatts-Beamter zählt diese Beträge nach und schreibt sie auf einen im Deckel der Büchse angebrachten Zettel. Ein zugezogener dritter Beamter endlich vergleicht die Endsumme des Abrechnungszettels mit der im Deckel angegebenen Summe, ohne die Beträge selbst noch einmal herauszunehmen und verschließt, wenn Alles stimmt, den Zettel nebst dem Gelde in die Büchse oder klärt vorhandene Differenzen auf; dann werden sämmtliche Büchsen in besondere Kasten, zu denen sowohl der Kassen- wie der Werkstattsbeamte je einen Schlüssel haben, doppelt verschlossen.

Die Löhnung erfolgt in der Weise, daß die gesammten Arbeiter zusammenberufen werden, jeder einzelne gegen Abgabe seiner Nummer-Marke, die als Quittung dient, die Büchse in Empfang nimmt, und der Werkstattsbeamte, dem die Arbeiter persönlich bekannt sind, in der Abrechnungsliste bei jedem Arbeiter die Abgabe der Marke durch Beisetzung seines Namens zu bescheinigen hat.

Der Arbeiter ist verpflichtet, den Betrag sofort nachzuzählen und Beschwerden wegen Nichtübereinstimmung des Abrechnungszettels mit dem Büchsenbetrage unter Beibringung seiner Zeugen sofort und spätestens innerhalb einer Stunde bei dem Kassenbeamten, der so lange noch im Zahlungslokale verbleibt, anzubringen, widrigenfalls er jeden Anspruch auf Nachzahlung verliert.

Dies Verfahren kürzt das Zahlgeschäft ungemein ab; in ein oder zwei Stunden ist die Auszahlung beendet, die sonst einen oder mehrere Tage in Anspruch nehmen und den Werkstätten-Betrieb erheblich stören würde.

---

*) Erlaß vom 12. Februar 1874. II 2338.

Es hat sich auch bewährt und nur selten sind Beschwerden vorgekommen. Versuche, dasselbe auch bei anderen Arbeitern, namentlich den Bahnhofs- und Güterboden-Arbeitern auf größeren Stationen einzuführen, sind mißglückt. Es ist nur da angebracht, wo eine große Zahl von Arbeitern auf einer räumlich begrenzten Stätte dauernd vereinigt ist, zu einem gegebenen Zeitpunkte von der Arbeit fortgenommen und zum Zahlungsgeschäft vollzählig versammelt werden kann. Das ist bei keiner der übrigen Arbeiter-Kategorien der Fall. Der Betrieb auf den großen Bahnhöfen steht keinen Augenblick still, die Arbeiter sind dort immer nöthig, zum Theil auch als Hilfsbremser mit den Zügen unterwegs; es würde also immer nur ein kleiner Theil derselben auf einmal im Kassenlokal versammelt werden können. Bei den Strecken-Arbeitern geht es noch weniger.

d) Die Beendigung des Arbeiter-Verhältnisses.

Die Veranlassungen zur Beendigung des Arbeiter-Verhältnisses sind im Allgemeinen die nämlichen, welche auch das Beamten-Verhältniß beschließen: Tod, Dienstunfähigkeit, Austritt, Entlassung. Es kommt als weitere Ursache der Uebertritt aus dem Arbeiter- in das Beamten-Verhältniß hinzu.

Austritt und Entlassung können im Wege sowohl der Kündigung wie der sofortigen Lösung des Verhältnisses von beiden Seiten erfolgen. Zur sofortigen Auflösung nach Eintritt des Kündigungsverhältnisses sind nach den „Gemeinsamen Bestimmungen für die Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung" beide Theile auf Grund der dort angegebenen Thatsachen berechtigt. Macht die Verwaltung hiervon Gebrauch, so ist sie verpflichtet, dem Arbeiter Gelegenheit zu geben, sich zu Protokoll zu erklären, und hat den Thatbestand durch Beweiserhebung schriftlich festzustellen. Gegen die Entlassung, mag sie sofort oder im Wege der Kündigung erfolgen, steht ihm eine Beschwerde bei der der entlassenden Stelle nächstvorgesetzten Behörde zu. Bei ungerechtfertigter sofortiger Entlassung kann er für etwaigen ihm erwachsenen Schaden bis zur Höhe des ihm für die Dauer der Kündigungsfrist gebührenden Lohnes Ersatz beanspruchen, so daß derselbe ihm für diese Zeit voll nachgezahlt wird, falls er nicht inzwischen anderweit Arbeit gefunden hat.

Beim Abgang kann der Arbeiter ein Abschiedszeugniß über die Art und Dauer der Beschäftigung fordern, welches auf Verlangen auch auf seine Führung und Leistungen sowie auf den Grund der Auflösung des Dienstverhältnisses auszudehnen ist.

Es erübrigt schließlich noch

e) die Verhältnisse der im Staatseisenbahndienst beschäftigten Frauen

zu erwähnen.

Ihre Beschäftigung findet nach Maßgabe der durch einen Allerhöchsten Erlaß vom 30. Dezember 1872 genehmigten „Allgemeinen Bestimmungen über die Verwendung von Frauen im Staatseisenbahndienst" vom 22. Dezember 1872 statt. Danach werden sie zugelassen

1. in nicht selbständiger Stellung, wenn sie als Ehefrauen und erwachsene Töchter der Stationsvorsteher, Stationsaufseher und Expeditions-Beamten auf den kleineren Stationen und Haltestellen der Bahn aushülfsweise unter der Verantwortlichkeit ihrer Ehemänner bezw. Väter in allen nicht zum Außendienste der Station gehörigen Geschäften verwendet werden; ebenso die Angehörigen der Stations-Einnehmer zur aushülfsweisen Beschäftigung beim Billet-Verkaufe,
2. in selbständiger Stellung und unter eigener Verantwortung als unverheirathete Frauen, kinderlose Wittwen, oder solche, welche der Pflege ihrer Kinder überhoben sind, im Fahrkarten-Ausgabe-, im Gepäck-Abfertigungs- und im Telegraphen-Dienste.

Später und zwar auf Grund eines Ministerial-Erlasses vom 24. Dezember 1878 II. P. 146 ist auch ihre Verwendung im Außen-Dienst insofern zugelassen worden, als

3. die Wahrnehmung des Wegeschranken- (Barrieren-) Dienstes den Frauen und weiblichen Angehörigen von Eisenbahn-Unterbeamten, Hülfsbeamten und ständigen Bahnarbeitern übertragen werden kann.

Die Frauen erhalten keinen amtlichen Charakter, werden auch nicht vereidigt. Nur die unter 2 erwähnten Frauen werden mittelst besonderen Dienstvertrages nach einer angemessenen Probezeit auf achttägige Kündigung gegen eine diätarische Monats-Besoldung angestellt, welche mit fünfzehn Thalern anfangend bis zu dem Mindestgehalt des Beamten der betreffenden Dienstklasse erhöht werden kann. Sie dürfen nur in Ermangelung geeigneter Militär-Anwärter angenommen, sollen thunlichst in besonderen Arbeitsräumen, getrennt vom männlichen Personal, beschäftigt, dürfen jedoch nicht zum Nachtdienst herangezogen werden.

Die in nicht selbständiger Stellung dienstthuenden Frauen werden ebenfalls nach einer Probezeit und nach dem Ermessen der vorgesetzten Behörde

gegen jederzeitigen Widerruf und Gewährung einer zehn Thaler nicht übersteigenden Monatsremuneration zugelassen.

Die im Barrierendienst zu beschäftigenden Frauen werden mündlich durch Verweisung auf die für ihren Dienst ausgearbeiteten „Dienstvorschriften" angenommen und können jederzeit entlassen werden. Ihre Löhnung ist eine tägliche. Sie sind durch eine schwarz-weiße Binde am Arme kenntlich, und haben nicht die Befugnisse von Bahn-Polizei-Beamten, jedoch die Pflicht, vor Bahn-Polizei-Uebertretungen zu warnen.

IV. Wohlfahrts-Einrichtungen für Beamte, Arbeiter und deren Angehörige.

Es ist schon in dem Abschnitte über die Dienstbezüge der Beamten darauf hingewiesen worden, daß nach den heutigen Grundsätzen der Finanzwissenschaft die Besoldungspolitik des Staates dahin gehen muß, den Gesammtwerth des Entgelts, welches er den Staatsdienern für deren Leistungen schuldig ist, so hoch zu bemessen, um denselben die Möglichkeit zu gewähren, sich auch gegen Krankheit, Unfälle und vorzeitige Dienstunfähigkeit zu versichern, und daß sie sowohl nach Beendigung der Staatsdienstzeit sich und ihre Familie erhalten, als auch nach ihrem Tode ihren Hinterbliebenen, soweit diese nicht selbst erwerbsfähig sind, auskömmliche Mittel zur Bestreitung ihrer Lebensbedürfnisse hinterlassen können. Der preußische Staat ist den ihm hiernach zufallenden Lasten des Besoldungswesens zunächst insoweit gerecht geworden, als er unter gewissen Voraussetzungen allen seinen **Beamten** sowie deren Hinterbliebenen gesetzlich die Berechtigung zum unentgeltlichen Bezuge von Pensionen, Wittwen- und Waisengeldern aus Staatsmitteln verliehen hat. Die Beamten-Pension beträgt auf Grund des Gesetzes vom 27. März 1872, der Novellen vom 31. März 1882 und 30. April 1884 nach zehnjähriger **Wartezeit** für den etatsmäßigen Beamten $^{15}/_{60}$ und steigt mit jedem Jahre um $^{1}/_{60}$ bis zu $^{45}/_{60}$ seines Gehalts und durchschnittlichen Wohnungsgeldzuschusses. Die Wittwen- und Waisen-Versorgung beruht auf dem sogenannten Relikten-Gesetz vom 20. Mai 1882, wonach das Wittwengeld $^{1}/_{3}$ der Pension, welche der Ehemann zur Zeit seines Todes bekommen haben würde, und das Waisengeld $^{1}/_{5}$ bezw. $^{1}/_{3}$ der Wittwen-Pension beträgt.

Vor dem Erlaß der aufgeführten Gesetze mußte das Recht auf den Bezug der Pension und der Reliktengelder durch Zahlung von fortlaufenden Beiträgen in Höhe von $1^{2}/_{3}$ % des Gehalts (für die Pension) und von 3 % des Gehalts bezw. der Pension (für die Reliktengelder) erworben werden.

Diese allen preußischen Staatsbeamten und ihren Hinterbliebenen gleichmäßig gewidmete Fürsorge des Staates hat indessen nichts der Staatseisenbahn-Verwaltung Eigenthümliches, es kann daher auf eine nähere Darstellung dieser staatlichen Einrichtung hier verzichtet werden.

Die weiteren, in der gedachten Richtung sich bewegenden Aufgaben des Staats werden unabhängig von dem Besoldungswesen im Gebiete der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung durch Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter gelöst, welche zum großen Theil mit ihrem besonderen Charakter einer Betriebsanstalt, eines gewerblichen Unternehmens zusammenhängen, demgemäß sie auf Grund der bestehenden socialpolitischen Gesetzgebung des Staates oder des Reiches wie alle gewerblichen Betriebs-Unternehmer und Arbeitgeber verpflichtet ist, dafür Sorge zu tragen, daß die in ihrem Betriebe beschäftigten unteren Beamten und Arbeiter gegen Krankheit, Unfälle und Invalidität versichert werden. Hierher gehören daher die Kranken- und die Unfallversicherung, die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes, des sogenannten Fürsorgegesetzes und des mit dem 1. Januar 1891 in's Leben getretenen Gesetzes über die Alters- und Invaliditäts-Versicherung. Beruhen die demgemäß bestehenden Wohlfahrtseinrichtungen auch auf allgemeiner gesetzlicher Grundlage, so ist doch deren Durchführung innerhalb der Staatseisenbahn-Verwaltung mit Rücksicht auf die besonderen Verhältnisse der letzteren zum Theil in besonderer Weise erfolgt und bedarf der näheren Darlegung.

Eine dritte Art von Wohlfahrtseinrichtungen ist ohne bestehenden gesetzlichen Zwang entstanden und lediglich dem Wunsche der Staatseisenbahn-Verwaltung entsprungen, einestheils für ihre Beamten, Arbeiter und deren Hinterbliebene nach Möglichkeit zu sorgen, anderntheils denjenigen Arbeitern, welche unter die Bestimmungen der Gewerbeordnung fallen, einen gewissen Einfluß auf die allgemeine Gestaltung und Regelung der Arbeiter-Verhältnisse zu dem Staate als Betriebsunternehmer einzuräumen. In ersterer Beziehung kommt in Betracht die Gründung von Kassen zur Gewährung erhöhter Pensionen an Beamte und erhöhter Wittwen-Pensionen und Kindererziehungsgelder an die Hinterbliebenen von Beamten und Arbeitern, die Beschaffung freier ärztlicher Behandlung für gewisse Beamte, welche nicht der gesetzlichen Kranken-Versicherung unterliegen, die Einrichtung von Speisehäusern und Aufenthaltslokalen, die Gewährung freier Fahrt an Beamte und deren Angehörige u. s. w.

In der letzteren Beziehung handelt es sich um Gründung von Arbeiter-Ausschüssen, welche den Zweck haben, „die Verwaltung über die Interessen und Wünsche der ihr unterstellten Arbeiter, namentlich des ständigen Personals, zu unterrichten und, soweit dieselben mit den eigenen Auffassungen

der Verwaltung nicht übereinstimmen, auf dem Wege geordneter und friedlicher Verhandlungen mit ihren Vertrauensmännern eine Verständigung herbeizuführen."*)

Im Einzelnen ist in Beziehung auf Vorstehendes Folgendes anzuführen:

a) Die der Staatseisenbahn-Verwaltung als Betriebsunternehmerin gesetzlich obliegenden Verpflichtungen zur Fürsorge für ihre Beamten und Arbeiter.

1. Die Kranken-Versicherung.

Die früher bei den Eisenbahn-Verwaltungen zum Theil auf Grund der älteren Fabrik- und Gewerbegesetzgebung, zum Theil auf Grund Allerhöchster Anordnung, zum Theil aus freier Entschließung der Verwaltung errichteten Kranken- und Unterstützungskassen für ihre gewerblichen Arbeiter (Werkstatts-Arbeiter), Betriebsarbeiter und Bauarbeiter sind auf Grund des Reichsgesetzes vom 15. Mai 1883 betreffend die Kranken-Versicherung der Arbeiter neu und einheitlich organisirt worden, wobei gleichzeitig einerseits die mit jenen Kassen meistentheils verbunden gewesene Verpflichtung zur Zahlung von Wittwen- und Waisengeldern ausgeschieden und besonderen Arbeiter-Pensions- und Wittwen-Kassen zugewiesen, andererseits die Kranken-Versicherung auf alle Gattungen von Arbeitern, zum Theil sogar auf Beamte ausgedehnt wurde.

Nach Maßgabe der Bestimmungen jenes Gesetzes hat der Minister der öffentlichen Arbeiten Normal-Statuten für Betriebs-, für Werkstatts- und für Baukrankenkassen ausarbeiten lassen,**) auf Grund deren die Arbeiter-Krankenkassen der einzelnen preußischen Staatseisenbahn-Verwaltungen einheitlich eingerichtet worden sind und verwaltet werden. Es besteht danach für den Bezirk jedes einzelnen Betriebsamts am Sitze desselben je eine Betriebskrankenkasse, für jede einzelne Hauptwerkstätte und die zugehörigen und nächstgelegenen Neben- und Betriebswerkstätten je eine Werkstätten-Krankenkasse, und endlich soll für jeden Neubau, welcher aus Anleihefonds hergestellt wird, eine Baukrankenkasse errichtet werden. Die Organisation dieser Kassen, die Bestimmungen über die Mitgliedschaft, über die Pflichten und Rechte der Kassen-Mitglieder, über die Leistungen der Kasse sind, soweit die Betriebs- und die Werkstatts-Krankenkassen in Betracht kommen,

---

*) Erlaß vom 19. Januar 1892. P. IV. I. 259.
**) " " 28. März 1884. IIb. (a) P. 2922.

im Wesentlichen gleich, wogegen die Bestimmungen der Bau-Krankenkassen in mehrfacher Beziehung von denselben abweichen.

Der Zweck dieser mit Korporationsrechten ausgestatteten Kassen geht dahin, den Mitgliedern derselben und — bei den Betriebs- und Werkstatts-krankenkassen — auch deren Angehörigen in Krankheitsfällen ärztliche Hilfe, Arznei und Heilmittel, Krankengeld und bei Todesfällen ein Sterbegeld zu gewähren.

Die Mitgliedschaft ist theils eine gesetzlich vorgeschriebene, theils eine freiwillige. Verpflichtet zum Beitritt auf Grund des Krankenkassengesetzes sind:

a) alle im Arbeiterverhältniß beschäftigten Personen, sofern nicht die Beschäftigung ihrer Natur nach nur vorübergehend oder durch den Arbeitsvertrag auf einen Zeitraum von weniger als einer Woche beschränkt ist,

b) alle gegen „nicht fixirte“ Bezüge beschäftigten Beamten und in Beamtenfunktionen beschäftigten Personen, deren Diensteinkommen sechszweidrittel Mark pro Tag (2000 Mk. pro Jahr) nicht übersteigt.

Die Beitrittspflicht dieser Gattung von Beamten ist begründet durch den Umstand, daß dieselben ihren Lohn nur für die Tage, an welchen sie wirklich Dienst thun, beziehen, an Tagen, also an welchen sie durch Krankheit daran verhindert sind, desselben verlustig gehen.

Bei den Bau-Krankenkassen treten noch die unter den gleichen Lohn-Verhältnissen von den Unternehmern beim Bau beschäftigten, mit höheren Funktionen betrauten Personen hinzu.

Alle übrigen im Eisenbahndienst beschäftigten Personen sind nicht verpflichtet, jedoch berechtigt, diesen Kassen beizutreten.

Die Mitgliedschaft beginnt für die Verpflichteten mit dem Tage des Eintritts in die die Mitgliedschaft begründende Beschäftigung, für die nur Berechtigten mit dem Tage der Anmeldung ihres Eintritts bei dem Kassen-Vorstande; sie erlischt mit dem Austritt aus der Beschäftigung, kann jedoch, falls der Versicherte nicht einer anderen Kasse beitritt, solange fortgesetzt werden, als der Versicherte im Deutschen Reiche bleibt, wenn er seine Absicht innerhalb einer bestimmten Frist dem Kassen-Vorstande anzeigt und seine Beiträge fortentrichtet.

Die Einnahmen der Kassen setzen sich zusammen aus den Eintrittsgeldern der Mitglieder (ein bestimmter Theil des Tagesverdienstes), den laufenden Beiträgen derselben in Höhe von 3% des Tagelohnes, soweit dieses vier Mark für den Tag nicht übersteigt, wovon jedoch für die zum Beitritt Verpflichteten die Verwaltung ein Drittel als Betriebszuschuß übernimmt, ferner den Zinsen vorhandener Kassenbestände, und eines Re-

servefonds, sobald derselbe (im Mindestbetrage einer durchschnittlichen Jahres-Ausgabe) angesammelt ist, und endlich aus den Geldstrafen, welche gegen die im Arbeiter-Verhältnisse beschäftigten Personen von deren Vorgesetzten verhängt werden. Die von den einzelnen Mitgliedern zu erhebenden Beiträge werden bei der Gehalts- und Lohnzahlung einbehalten.

Bei den Bau-Krankenkassen fällt das Eintrittsgeld fort, ebenso wie die Zinsen des Reservefonds, welcher hier überhaupt nicht eingerichtet wird; auch die laufenden Beiträge werden nicht nach dem wirklichen Lohnsatz des Arbeiters, sondern nach in drei Klassen abgestuften Lohnsätzen bemessen. Für die von dem Bau-Unternehmer unmittelbar beschäftigten Personen werden die 3 % igen Beiträge von diesem zur Kasse gezahlt, wogegen er berechtigt ist, zwei Drittel der letzteren von ihrem Tagesverdienst wieder einzubehalten.

Der Anspruch auf die bereits erwähnten Kassenleistungen entsteht, für die Mitglieder und ihre Angehörigen im Falle von Krankheit oder durch Krankheit herbeigeführter Erwerbsunfähigkeit mit dem Tage des Beginns der Mitgliedschaft, für die freiwillig beigetretenen indessen nicht in Betreff einer beim Eintritt bereits vorhandenen Krankheit. Er erlischt mit dem Austritt aus der Beschäftigung; jedoch erhalten ausgeschiedene und erwerblos gewordene Mitglieder für den Fall einer Erkrankung, wenn dieselbe innerhalb eines Zeitraumes von drei Wochen nach dem Ausscheiden eintritt, die Kassenleistungen für die gesetzliche Minimalzeit von dreizehn Wochen. Für diese Zeit müssen die letzteren nach den Normalstatuten den Mitgliedern der Kasse und ihren Angehörigen mindestens gewährt werden, sie können aber auch, wenn die Mittel der Kasse es gestatten, bis auf 26 Wochen ausgedehnt werden. Das letztere ist z. B. bei den Krankenkassen des Direktionsbezirks Breslau der Fall.

Die Leistungen bestehen

a) in freier ärztlicher Behandlung und Gewährung von Arznei und Heilmitteln; doch werden die Kosten von Arznei und Heilmitteln sowie von Verbandsstücken nur zu drei Vierteln auf die Kasse übernommen, das vierte Viertel wird durch die Mitglieder selbst aufgebracht, um dieselben am sparsamen Verbrauche der Arzneien zu interessiren.

   Die ärztliche Behandlung liegt in den Händen von Kassen-Aerzten, welche die Kasse anstellt und bezahlt;

b) in der Zahlung eines Krankengeldes für jeden Arbeitstag in Höhe der Hälfte des der Beitragsberechnung zu Grunde gelegten Tagesverdienstes. (Weibliche, der Kasse angehörige Personen erhalten dasselbe auch im Falle der Niederkunft für die Dauer von sechs Wochen.) Das Krankengeld ermäßigt sich auf ein Viertel, wenn das Mitglied freie

Kur in einem Krankenhause erhält und Familien-Angehörige besitzt. Es kann ganz verweigert werden bei vorsätzlich und durch Trunkfälligkeit oder geschlechtliche Ausschweifungen zugezogener Krankheit, sowie bei Verletzungen, welche durch Schlägereien entstanden sind.

Ueber die Dauer der Krankheit und der damit verbundenen Erwerbsunfähigkeit wird eine Krankenkontrole ausgeübt;

c) in der Zahlung eines Sterbegeldes beim Tode eines Mitgliedes, seiner Ehefrau und unter gewissen Voraussetzungen auch seiner Kinder, in Höhe des dreißig- bis vierzigfachen Tagelohnsatzes beim Tode des Mitgliedes selbst und von zwei Dritteln bezw. einem Drittel dieses Satzes beim Tode seiner Ehefrau bezw. eines Kindes.

Haben andere, gesetzlich zur Unterstützung verpflichtete Kassen oder Verbände einem Mitgliede Krankenpflege oder Krankengeld gewährt, so gehen die Ansprüche des Mitgliedes an seine Krankenkasse an die letzteren über.

Die Organisation dieser Kassen ist folgendermaßen geordnet:

Die Verwaltung erfolgt unter unmittelbarer Aufsicht des Betriebsamts, bezw. des Hauptwerkstätten-Vorstandes bezw. der bauleitenden Behörde, und unter Oberaufsicht der Direktion durch einen Kassenvorstand von vier Mitgliedern bei den Betriebs- und Werkstätten-Kassen und von acht Mitgliedern bei den Bau-Krankenkassen. Bei den beiden ersteren werden drei, bei den letzteren sechs von der General-Versammlung der Kassenmitglieder gewählt, das vierte wird bei den Betriebs-Krankenkassen von dem Betriebsamte, bei der Werkstattskrankenkasse von dem Vorstande der Hauptwerkstätte ernannt, das siebente und achte Mitglied bei der Bau-Krankenkasse von der bauleitenden Behörde und von dem Bauunternehmer. Die Aufsichtspflichten und -Rechte des Betriebsamts, des Werkstätten-Vorstandes, der bauleitenden Behörde, die Oberaufsichts-Pflichten und -Rechte der Direktion beruhen auf den Bestimmungen der §§ 44 und 45 des Krankenkassengesetzes und bestehen in der Ueberwachung der Befolgung der gesetzlichen und statutarischen Vorschriften, deren Innehaltung seitens der Mitglieder des Kassen-Vorstandes durch Androhung und Einziehung von Ordnungsstrafen erzwungen werden kann. Die Aufsichtsbehörde ist deshalb befugt, von allen Verhandlungen, Büchern und Kassengeschäften Kenntniß zu nehmen, die Berufung der Sitzungen des Vorstandes zu verlangen oder auch dieselbe selbst einzuberufen und zu leiten.

Dem Vorstande der Kassen liegt die Verwaltung der laufenden Angelegenheiten derselben ob; die Kassengeschäfte selbst nimmt entweder die Betriebskasse oder die Hauptkasse wahr; die Aufsicht über die letztere gebührt dem Kassenvorstande.

Neben dem Vorstande besteht als ferneres Organ der Kasse noch die General-Versammlung der Vertreter der Kassenmitglieder. Diese Vertreter werden von Wahl-Verbänden gewählt, welche aus den Kassen-Mitgliedern einer oder mehrerer Stationen oder Werkstätten bestehen, und von denen je eine bestimmte Zahl einen Vertreter wählt.

Der General-Versammlung, welche regelmäßig alle Jahre einmal stattzufinden hat, liegt die Abnahme der Jahres-Rechnung, die Verfolgung von Ansprüchen der Kasse gegen Vorstands-Mitglieder aus deren Geschäftsführung und die Beschlußnahme über Abänderung der Statuten ob. Ihr liegt es auch ob zu prüfen, ob die Ausgaben der Kasse mit den Einnahmen in richtigem Verhältniß stehen, und ob etwa die Beiträge zu erhöhen sind. Unterläßt sie dies, so hat die Oberaufsichtsbehörde (Eisenbahn-Direktion) von Amtswegen die Beschlußfassung hierüber anzuordnen, und falls dieser Anordnung keine Folge gegeben wird, selbst die erforderliche Statuten-Aenderung mit rechtsverbindlicher Wirkung herbeizuführen.

Für die Beamten, welche eine feste Staats-Besoldung oder eine Tagesbesoldung von mehr als $6^2/_3$ Mark (= 2000 Mark jährlich) beziehen, besteht ein gesetzlicher Zwang zur Krankenversicherung nicht, weil die erstere auch im Falle der zeitweisen Dienstunfähigkeit in Folge von Krankheit fortbezahlt wird, von denjenigen aber, welche eine höhere tägliche Besoldung als $6^2/_3$ Mark erhalten, das Gesetz annimmt, daß sie in der Lage seien, so viel zu erübrigen, um ohne Beihülfe die Kosten einer Krankheit zu bezahlen und die Folgen derselben zu überwinden. Doch ist ihnen der Beitritt zu den Kranken-Versicherungskassen offen gehalten. Auch gewährt, unabhängig hiervon, die Staatseisenbahn-Verwaltung ihren niederen Beamten des äußeren Dienstes, welche nicht zum Beitritt zu einer Krankenkasse verpflichtet sind; und deren Familienangehörigen die Möglichkeit billiger ärztlicher Behandlung (siehe Seite 249).

An die gesetzliche Kranken-Versicherung schließt sich zunächst an

2. die gesetzliche Unfallversicherung,

welche die im Eisenbahn-Betriebe beschäftigten Arbeiter und Beamten gegen die Folgen der bei Ausübung ihres Berufs im Eisenbahn-Betriebe erlittenen Unfälle schützen will.

Diese ursprünglich nur auf den allgemeinen landesgesetzlichen Bestimmungen über Schadenersatzleistungen beruhende Verpflichtung der Bahn, für Verletzungen und Tödtungen auch ihrer Angestellten zu haften, welche den Beweis für ein vorgekommenes Verschulden der Bahnverwaltung dem Beschädigten auferlegten, hatten bereits durch § 25 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 eine Verschärfung dahin erfahren, daß

die Gesellschaft zum Ersatz für jeden Schaden gehalten sei, welcher bei der Beförderung auf der Bahn an den auf derselben beförderten Personen und Gütern oder auch an anderen Personen und deren Sachen entsteht, und daß sie sich von dieser Verpflichtung nur durch den Beweis befreien könne, daß der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äußeren Zufall bewirkt worden sei.

Das „Haftpflichtgesetz" vom 7. Juni 1871, welches im § 1 bestimmte:

„Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebs-Unternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, daß der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist,"

dehnte, unter Beibehaltung der Bestimmungen des Gesetzes vom 3. November 1838 hinsichtlich der Beweislast, die Verpflichtung zum Schadenersatz auf alle nicht blos bei der Beförderung auf der Bahn, sondern überhaupt beim Betriebe einer Eisenbahn entstehenden Unfälle aus und stellte den Umfang der Schadenersatzleistung näher fest.

Das Reichsgesetz vom 6. Juli 1884 und das die Vorschriften desselben auf die in den verschiedenen Verkehrs-Anstalten (einschließlich der Eisenbahnen) thätigen Personen übertragende Reichsgesetz vom 18. Mai 1885 bauten die Haft- und Entschädigungs-Pflicht neu auf dem Boden einer zwangsweisen Unfall-Versicherung durch Arbeitnehmer und Arbeitgeber auf, indem sie alle in den ausdrücklich von ihnen bezeichneten Betrieben thätigen Arbeiter und Betriebs-Beamten — letztere, sofern ihr Jahresverdienst an Lohn oder Gehalt zweitausend Mark nicht übersteigt — gegen die Folgen der in diesen Betrieben sich ereignenden Unfälle versicherten. Der Kreis des hiernach gegen Unfälle versicherten Eisenbahn-Personals fiel hinsichtlich der Arbeiter mit dem Kreis der gegen Krankheit versicherten zusammen, ging jedoch hinsichtlich der Beamten insofern weiter, als er alle Beamten — etatsmäßige und außeretatsmäßige — mit einem Jahresverdienste von 2000 Mark und darunter einschloß, während das Kranken-Versicherungsgesetz nur die mit nicht fixirten, täglichen Bezügen von weniger als $6^2/_3$ Mark angestellten Beamten berücksichtigt. Beide Gesetze schlossen dagegen von ihren Wohlthaten zunächst alle Beamten aus, welche einen höheren Jahresverdienst als 2000 Mk. haben. Andererseits mußten sie — dem Wesen der Versicherung entsprechend — die Entschädigungen bei allen im Betriebe sich ereignenden Unfälle ge-

währen, ohne Rücksicht darauf, ob ein Verschulden des Verunglückten oder höhere Gewalt vorliegt.

Die Beamten mit höherem Jahresverdienst hatten zunächst nur die Zuflucht des Haftpflichtgesetzes, welches die Gewährung der Entschädigung von dem Nichtvorhandensein dieser beiden Voraussetzungen abhängig macht. Diese Lücke ist bald darauf für Preußen durch das sogenannte Fürsorgegesetz vom 18. Mai 1887 ausgefüllt worden, nach welchem unmittelbare Staatsbeamte sowie deren Hinterbliebene gegen die ungünstigen finanziellen Folgen von Verunglückungen der ersteren im Betriebe allgemein gleichfalls auf Kosten des Staates sicher gestellt werden.

Da dieses Gesetz aber alle unmittelbaren Staatsbeamten umfaßt, so sind demselben auch die mit einem Jahresverdienste unter 2000 Mark angestellten Beamten, einschließlich der außeretatsmäßigen unterworfen und damit aus dem Kreise der nach dem Gesetze vom 18. Mai 1885 versicherten Personen wieder ausgeschieden. Das letztere gilt jetzt sonach nur noch für die im Arbeiter-Verhältnisse stehenden Bediensteten.

Das die Unfall-Versicherung auf die Staatsbetriebe ausdehnende Reichsgesetz vom 28. Mai 1885 sah allerdings von der Mitversicherung der Staatsbetriebsarbeiter durch diese selbst als Arbeitnehmer ebenso ab wie später das Fürsorgegesetz in Betreff der Beamten; es übertrug die ganze Last der Versicherung auf den Arbeitgeber, den Staat oder das Reich, während in den Privatbetrieben die Versicherung durch die Berufs-Genossenschaft, welche aus Arbeitgebern und Arbeitnehmern gebildet ist, zu gleichen Theilen erfolgt. Gleichwohl unterscheidet sich die Unfallversicherung der Arbeiter im Staatsbetriebe grundsätzlich insofern von derjenigen der Beamten im Staatsdienste, als jene — dem Charakter des Arbeiter-Dienst-Verhältnisses als eines zweiseitigen Vertrages entsprechend — dem verletzten Arbeiter oder seinen Hinterbliebenen das Recht schiedsrichterlicher Festsetzung der ihnen gebührenden Entschädigungs-Beträge gewährt, während nach dem Fürsorge-Gesetz für die Beamten die vorgesetzte Behörde — dem besonderen Wesen des Staatsdiener-Verhältnisses gemäß — die Abfindung unter den Formen des Pensionsverfahrens durch einseitige Festsetzung der Höhe des zu gewährenden Unterhalts aus Staatsmitteln zubilligt.

Die Leistungen dagegen, welche auf Grund beider Gesetze erfolgen, sind ebenso wie die Voraussetzungen, unter denen sie stattfinden, im Wesentlichen gleich. Voraussetzung ist in beiden Fällen eine Verunglückung im Betriebe; nur darf der Unfall durch den Verletzten nicht vorsätzlich herbeigeführt sein. Nach dem Fürsorgegesetz freilich geht der Anspruch des Verunglückten oder seiner Hinterbliebenen auch dann verloren, wenn der

Verletzte den Unfall durch ein Verschulden herbeigeführt hat, dessentwegen auf Dienstentlassung oder auf Verlust des Titels und Pensionsanspruchs gegen ihn erkannt, oder dessentwegen ihm die Fähigkeit zur Beschäftigung in einem öffentlichen Dienstzweige abgesprochen wurde. Ist der Verunglückte indessen bei dem Unfall getödtet, so scheidet die Erörterung über die Schuldfrage aus; den Hinterbliebenen gebühren daher in diesem Falle alle ihnen von dem Gesetze zugesprochenen Leistungen.

Diese bestehen:

a) dem Verletzten gegenüber

1. in der Uebernahme der Kosten des Heilverfahrens, soweit dieselben nicht einer Krankenkasse zur Last fallen;
2. im Falle gänzlicher Erwerbsunfähigkeit in der Gewährung einer Unfallsrente bei den Arbeitern und einer Pension bei den Beamten, welche $66^2/_3$ % des letzten Gesammt-Jahresverdienstes beträgt; sie beginnt beim Arbeiter mit Ablauf der dreizehnten Woche nach Eintritt des Unfalls, beim Beamten mit dem Aufhören des Diensteinkommens;
3. im Falle einer theilweisen Erwerbsunfähigkeit in einem dem Maße derselben entsprechenden Bruchtheile der Rente oder Pension.

   Die Rente wird für die Dauer der gänzlichen oder theilweisen Erwerbsunfähigkeit gewährt und ändert sich je mit dem Grade derselben;

b) den Hinterbliebenen des an den Folgen der Verletzung Gestorbenen gegenüber in der Gewährung

1. eines Sterbegeldes, welches für Hinterbliebene von Beamten in Höhe des einmonatlichen Einkommens, für solche von Arbeitern in Höhe des zwanzigfachen Tagelohn-Verdienstes, in beiden Fällen nicht unter 30 Mk., festgesetzt wird,
2. einer Rente oder Pension für die hinterlassene Wittwe von 20% des Jahresverdienstes ihres Mannes bis zu ihrem Tode oder ihrer Wiederverheirathung, welcher Betrag jedoch nicht unter 160 Mk. herunter und nicht über 1600 Mk. hinaus gehen darf,
3. in einem Waisengelde für jedes hinterlassene Kind des Verunglückten
   α) nach dem Unfallgesetze von 15% des Jahresverdienstes des Vaters bis zum fünfzehnten Lebensjahre (wenn das Kind mutterlos ist, 20%)
   β) nach dem Fürsorgegesetz von 75 % der Wittwen-Rente, und wenn die Mutter nicht mehr lebt, von 100% derselben bis zum vollendeten achtzehnten Lebensjahre.

Die Renten dürfen jedoch in beiden Fällen zusammen 60 % des Dienst-Einkommens des Verstorbenen nicht übersteigen.

Ist der Verunglückte auch der einzige Ernährer seiner Ascendenten gewesen, so erhalten diese ebenfalls 20 % von des Letzteren Diensteinkommen.

Weitere Ansprüche können Verunglückte oder die Hinterbliebenen desselben auf Grund des Unfalls- oder des Fürsorgegesetzes gegen den Staat nicht geltend machen. Dagegen stehen ihnen gegen die Betriebsleiter und aufsichtsführenden Beamten des Betriebes Schadenersatzforderungen nach Maßgabe der allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zu, wenn durch strafrechtliches Urtheil festgestellt ist, daß diese den Unfall vorsätzlich verschuldet haben, und zwar insoweit, als ihnen nicht schon auf Grund der in Rede stehenden Gesetze Entschädigung gewährt ist. Auch die Berufsgenossenschaften und der Staat haben in Höhe der von ihnen gemachten Aufwendungen einen Regreßanspruch an die gedachten Personen. Alles übrigens, was der Verunglückte oder dessen Hinterbliebene auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmungen aus anderen Kassen u. s. w. für den Unfall erhalten haben, müssen sie sich auf die Zuwendungen aus dem Unfall- und Fürsorgegesetze anrechnen lassen.

Die Unfall-Versicherung der Arbeiter wird gesetzlich von den bereits mehrfach erwähnten Berufsgenossenschaften getragen. Bei den im Staatseisenbahn-Betriebe beschäftigten Arbeitern jedoch tritt nach Maßgabe des „Ausdehnungsgesetzes“ vom 18. Mai 1885 an die Stelle der Berufs-Genossenschaften der Staat, für dessen Rechnung der Betrieb geführt wird. Dieser ernennt an Stelle des Vorstandes der Genossenschaft Aufsichtsbehörden, welche die Befugnisse und Obliegenheiten der Genossenschafts-Versammlung und des Vorstandes wahrnehmen, insbesondere die Feststellung und Auszahlung der den Verunglückten oder deren Hinterbliebenen gebührenden Entschädigung herbeizuführen haben.

Für die Staatseisenbahn-Verwaltung sind einstweilen die Königlichen Eisenbahn-Direktionen mit den Funktionen dieser Aufsichtsbehörde betraut,*) um die Gleichmäßigkeit der Behandlung der betreffenden Fälle und Ansprüche nach Möglichkeit zu sichern. Die Feststellung der Entschädigungsbeträge erfolgt von Amtswegen in gleicher Weise wie diejenige des Unfall-Thatbestandes; die letztere findet nach dem Unfall-Gesetze durch die Orts-Polizeibehörde statt, an deren Stelle im Bereich der Eisenbahn-Verwaltung auf Grund des § 2 des Ausdehnungsgesetzes und § 109 des Unfallversicherungsgesetzes die Betriebsämter, die Hauptwerkstätten-Vorstände und die bauleitenden Behörden treten.**) Zu denselben sind auch Vertreter der Krankenkasse zuzuziehen, welcher der Verunglückte angehört.***)

---

*) Ministerial-Erlaß vom 25. September 1885. IIb. P. 8285. E.-V.-Bl. S. 256.
**) " " " 18. " 1885. IIb. P. 7883. E.-V.-B. S. 253.
***) § 54 des Gesetzes vom 6. Juli 1884.

Wiewohl übrigens bei der Arbeiter-Unfallversicherung der Staat als Arbeitgeber an die Stelle der Genossenschaft getreten ist und die Lasten derselben allein übernommen hat, so findet doch auch hier in gewisser Beziehung eine Mitwirkung der Arbeitnehmer durch von denselben gewählte Vertreter statt, und zwar bei der Besetzung der Schiedsgerichte*) und bei der Wahl zweier, nicht ständiger Mitglieder des Reichs-Versicherungsamtes sowie bei der Begutachtung der zur Verhütung von Unfällen zu erlassenden Vorschriften.**)

Je für den Bereich einer Ausführungsbehörde ist ein Unfall-Schiedsgericht gebildet, bestimmt, über die Beschwerden der Verletzten bezw. der Hinterbliebenen der beim Unfall Getödteten gegen die Bescheide der Ausführungsbehörde über die Festsetzung der aus Anlaß des Unfalls zu gewährenden Entschädigung in öffentlicher, mündlicher und kontradiktorischer Verhandlung zu entscheiden. Gegen diese Entscheidung steht noch wieder der Rekurs an das Reichs-Versicherungsamt offen.

Das Schiedsgericht besteht aus einem Vorsitzenden und vier Beisitzern; der erstere wird aus der Zahl der öffentlichen Beamten mit Ausschluß der Beamten derjenigen Betriebe, welche unter das Gesetz fallen, von der Landes-Centralbehörde ernannt. Die Ausführungsbehörde, die Eisenbahn-Direktion, ernennt zwei Beisitzer nebst Stellvertretern aus der Zahl ihrer höheren Beamten; zwei Beisitzer nebst zwei Stellvertretern wählen die Arbeiter des Direktionsbezirks.

Das Reichs-Versicherungsamt hingegen besteht aus drei ständigen Mitgliedern ausschließlich eines Vorsitzenden, welche vom Kaiser ernannt werden, und acht nicht ständigen Mitgliedern, von denen vier vom Bundesrath aus seinen Mitgliedern und je zwei mittelst schriftlicher Abstimmung von den Genossenschafts-Vorständen und den Vertretern der versicherten Arbeiter aus ihrer Mitte unter Leitung des Reichs-Versicherungsamtes auf je vier Jahre gewählt werden.

Endlich sind nach § 9 des „Ausdehnungsgesetzes" Vorschriften der Ausführungsbehörden über das in den Betrieben von den Versicherten zur Verhütung von Unfällen zu beobachtende Verhalten, sofern sie Strafbestimmungen enthalten sollen, den Arbeiter-Vertretern zur Berathung und gutachtlichen Aeußerung vorzulegen.

Die Wahl der Arbeiter-Vertreter zu diesen verschiedenen Zwecken findet auf Grund eines von der Ausführungsbehörde, also von der Eisenbahn-Direktion erlassenen Regulativs statt, welches bei allen gleichlautend nach

---

*) § 5 des Gesetzes vom 28. Mai 1885 und § 7 des Gesetzes vom 6. Juli 1884.
**) § 8 = = = 28. = 1885.

einer vom Minister der öffentlichen Arbeiten vorgeschriebenen Fassung eingeführt ist*). Den Rahmen für die Wahl der Vertreter bilden nach diesem Regulativ die gesammten Krankenkassen-Bezirke innerhalb jedes einzelnen Direktionsbezirks, von denen unter Umständen mehrere je zu einem Wahlbezirk zusammengelegt werden. Diese Wahlbezirke wählen durch die Vorstände der zu ihnen gehörigen Krankenkassen je nach ihrer Größe einen oder zwei Arbeiter-Vertreter nebst Ersatzmännern aus den Mitgliedern der Krankenkasse; die Vertreter selbst wählen wiederum — ebenfalls aus den Kassen-Mitgliedern — die Beisitzer und deren Stellvertreter zum Schiedsgericht. Die Arbeiter-Vertreter wirken demnächst auch bei der Wahl der nicht ständigen, aus dem Kreise der Versicherten zu wählenden Mitglieder des Versicherungsamtes mit. Aus ihnen wählt endlich im Einzelfalle die Königliche Eisenbahn-Direktion, wenn es sich um die Begutachtung der obenerwähnten Unfall-Verhütungs-Vorschriften handelt, thunlichst mit Rücksicht auf denjenigen Dienstzweig, für welchen die Vorschriften erlassen werden sollen, die betreffenden Persönlichkeiten.

Die letzte und zugleich umfassendste, auf gesetzlicher Grundlage beruhende Fürsorge für die in der Eisenbahn-Verwaltung beschäftigten Personen betrifft

3. die Alters- und Invalidenversorgung

desjenigen Theils derselben, welcher auch der Wohlthat der Kranken-Versicherung theilhaftig wird, also sämmtlicher bei der Verwaltung thätigen Arbeiter und aller Hülfs-Bediensteten, welche ein Jahres-Verdienst von nicht über 2000 Mark beziehen. Die Versorgung dieser im Staatsbetriebe thätigen Personen beruht gegenwärtig auf dem Reichsgesetz vom 29. Juli 1889 betreffend die Invaliditäts- und Altersversicherung, welches zum 1. Januar 1891 in Kraft getreten ist. Sie hat jedoch für die Staatseisenbahn-Verwaltung in materiell zum Theil ausgedehnterer Weise schon seit der Schaffung der Statuten der Pensionskassen für die Betriebsarbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung vom $\frac{\text{13. März 1886}}{\text{5. Juli 1887}}$ und der Pensionskasse für die Werkstätten-Arbeiter der Staatseisenbahn-Verwaltung vom $\frac{\text{29. Juli 1886}}{\text{5. Juli 1887}}$ bestanden. Diese Kassen gewährten nicht nur eine Pension an den dienstunfähig gewordenen Arbeiter, welche überdies höher war wie die nach der Alters- und Invaliden-Versicherung des Reichs zu erwerbende, sondern auch ein Wittwen- und Waisengeld an die Hinterbliebenen der Pensionskassen-Mitglieder.

Dagegen war der Kreis ihrer Versicherten enger als derjenige der Reichsversicherungsanstalt, insofern als bei ihnen nur die ständigen Ar-

*) Erl. vom 29. September 1885. II (b) P. 8284.

beiter, welche mindestens ein halbes Jahr in der Werkstätte oder in den Obliegenheiten von Unterbeamten, sonst aber ein volles Jahr bei der Eisenbahn-Verwaltung beschäftigt gewesen waren, Aufnahme fanden, während das Reich nicht nur sämmtliche Arbeiter und Arbeiterinnen ohne Unterschied, sondern auch die erwähnten Hilfsbediensteten mit einem Jahresverdienste bis zu 2000 Mark versichert. Dadurch ist nunmehr der Kreis der Versicherten der Eisenbahn-Verwaltung von 92 000 auf etwa 200 000 Personen angewachsen.*) Außerdem war den Pensionskassen der Eisenbahn-Verwaltung die Altersversorgung fremd, welche das Reich auch bei nicht eingetretener Invalidität nach Ablauf von 30 sogenannten Beitragsjahren und vollendetem 70. Lebensjahre gewährt. Endlich betrug die Wartezeit bis zum Eintritt der Bezugsberechtigung der Invaliden-Rente, welche das Reich auf 5 Beitragsjahre festsetzt, dort — wie bei der Pensionirung der Staatsbeamten — 10 Jahre. Das Reichsgesetz bestimmt nun aber im § 5, daß die in Betrieben des Reichs, eines Bundesstaates oder eines Kommunal-Verbandes beschäftigten Personen der gesetzlichen Versicherungspflicht auch durch Betheiligung an einer für den betreffenden Betrieb bestehenden Kassen-Einrichtung genügen, durch welche ihnen eine der reichsgesetzlich vorgesehenen gleichwerthige Fürsorge gesichert ist, vorausgesetzt, daß einerseits die Beiträge der Versicherten nicht die Hälfte der nach den Vorschriften des Reichsgesetzes zu entrichtenden übersteigen, andererseits bei Bemessung der Wartezeit die etwa bei anderen Versicherungsanstalten zugebrachten Beitragsjahre angerechnet werden, und über die Ansprüche der Versicherten schiedsrichterliche Entscheidung zugelassen wird. Damit hat das Gesetz der Staatseisenbahn-Verwaltung die Möglichkeit gewahrt, die reichsgesetzlichen Versicherungs-Verpflichtungen mit den bestehenden älteren Arbeiter-Pensions-Kassen-Bildungen zu verbinden.

Von dieser Möglichkeit hat sie in der Weise Gebrauch gemacht, daß die letzteren beibehalten, und den bisherigen Mitgliedern dieser Kassen, den ständigen Arbeitern, die bisherigen, zum Theil höheren Leistungen gesichert blieben, außer ihnen aber in die Kasse alle nach der Reichsversicherung zur Invaliden- und Altersversicherung berechtigten Personen aufgenommen und gleichzeitig nicht nur diesen letzteren sondern auch den ersteren die Leistungen der Reichsversicherung, insofern sie weiter gehen, als die der bisherigen Pensionskassen gewährt, und die dadurch für die Staatseisenbahn-Verwaltung entstehenden höheren Lasten von ihr ebenfalls übernommen wurden.

---

*) Siehe Archiv 1891. Heft I. S. 56.

Diese Erweiterung des Umfanges und des Zwecks der Kassenleistungen erforderte jedoch eine völlig neue Organisation der bestehenden Arbeiter-Pensionskassen der Staatseisenbahn-Verwaltung. Dieselbe hat mit Genehmigung des Bundesraths in der Weise stattgefunden*), daß zunächst die beiden besonderen Kassen in eine einzige „Pensionskasse für die Arbeiter der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung" verschmolzen wurden, nachdem sich ergeben hatte, daß die Rentabilitäts-Aussichten beider Kassen gleich waren. Sodann aber wurden aus der vereinigten Kasse zwei getrennte Kassen-Abtheilungen A und B gebildet, von denen die erste (A) lediglich die Bestimmungen des Reichsgesetzes für die nach demselben zu versichernden Arbeiter und Hülfsbediensteten zur Ausführung bringt, während die Abtheilung B den früheren Kassenmitgliedern und allen ständigen Arbeitern sowie Hilfsbediensteten, welche ein Jahr lang bei der Verwaltung beschäftigt worden sind, die erhöhten Wohlthaten der alten Kasse freiwillig sichert, indem sie die Mehrleistungen der älteren Kasse den Mitgliedern in Gestalt eines Renten-Zuschusses zur Pension und ihren Hinterbliebenen in Gestalt von Wittwen- und Waisengeldern gewährt.

Die Organisation der Kasse selbst ist eine einheitliche, doch bilden beide Abtheilungen getrennte Vermögensobjekte, über die besonders Rechnung geführt wird. Sie beruht wie die Krankenkassen-Organisation auf dem Prinzip der Selbstverwaltung. Die Aufsicht führt die Königliche Eisenbahn-Direktion in Berlin, wohin auch der Sitz der Kasse verlegt ist, die Oberaufsicht der Minister der öffentlichen Arbeiten.

Die eigentlichen Verwaltungsorgane der Kasse sind: α) die aus Vertretern der Kassen-Mitgliedern und der Staatseisenbahn-Verwaltung bestehende General-Versammlung, β) der Vorstand, welcher aus acht in der General-Versammlung von den Vertretern der Kassenangehörigen auf fünf Jahre gewählten Mitgliedern und aus einem von der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Berlin als Vertreter der Eisenbahn-Verwaltung ernannten höheren Beamten gebildet wird, γ) die Bezirksausschüsse, welche in der Regel mit den Bezirks-Ausschüssen der Krankenkassen zusammen fallen.

Die Verwaltung und Geschäftsführung theilt sich zwischen den Bezirks-Ausschüssen und dem Vorstande. Während dem letzteren die eigentliche Vertretung der Kasse als solcher, sowie die finanzielle Verwaltung derselben zufällt, gebührt den Bezirks-Ausschüssen je für ihren Bezirk die unmittelbare Erledigung aller Angelegenheiten, welche sich auf die Annahme der Mitglieder, die Festsetzung der von ihnen zu zahlenden Beiträge und der ihnen zu

*) Erl. vom 26. November 1890. P. IV. 1225.

gewährenden Renten, die Auszahlung derselben, die Listen- und Rechnungsführung u. s. w. beziehen. Der Kassen-Vorstand entscheidet auf die gegen die Beschlüsse der Bezirks-Ausschüsse erhobenen Beschwerden, insbesondere auf die Beschwerden über Ablehnung oder Festsetzung von Ansprüchen aus Abtheilung B der Kasse.

Die General-Versammlung, deren Arbeiter-Mitglieder aus je einem gewählten Vertreter jedes Krankenkassen-Bezirks bestehen, hat die Jahres-Rechnung zu prüfen und abzunehmen, die Ansprüche gegen Vorstands- und Ausschuß-Mitglieder zu verfolgen, die Beschlußfassung über die Bemessung der Beiträge zur Kassen-Abtheilung A und über die Maßnahmen aus Anlaß der versicherungstechnischen Berechnung der Vermögenslage der Kassen-Abtheilung B, endlich die Beschlußfassung über alle sonstigen Aenderungen der Statuten herbeizuführen. Ueber Streitigkeiten zwischen der Kasse und den Kassen-Mitgliedern wegen Festsetzung oder Ablehnung von Ansprüchen gegen die Kassen-Abtheilung A entscheiden Schiedsgerichte, welche für jeden Direktions-Bezirk in gleicher Weise wie diejenigen der Unfall-Versicherung gebildet sind.

Die staatliche Aufsicht der Königl. Eisenbahndirektion Berlin erstreckt sich auf die gesammte Verwaltung der Pensionskasse. Dieselbe ist befugt, Einsicht in die Bücher, Schrift- und Aktenstücke der Kassen-Verwaltung zu nehmen, Vorstands- und General-Versammlungen zu berufen, und solche Beschlüsse und Maßnahmen der Kassen-Verwaltung, welche nach ihrem pflichtmäßigen Ermessen die gedeihliche Entwickelung der Kasse beeinträchtigen, zu vertagen oder aufzuheben; ihr dahingehender Bescheid ist mit Gründen dem Kassen-Vorstande zuzufertigen, welcher dagegen binnen sechs Wochen bei der Ober-Aufsichtsbehörde Beschwerde einlegen kann. Außerdem hat die Aufsichtsbehörde die vom Kassen-Vorstande den Bezirks-Ausschüssen gegebene Geschäfts-Anweisung zu bestätigen.

Beide Kassen-Abtheilungen haben nicht nur verschiedene Ausgaben sondern auch verschiedenartige Einnahmen:

Einnahmen und Ausgaben der Kassen-Abtheilung A.

Die Einnahmen oder Deckungsmittel der Abtheilung A bestehen nach Maßgabe der Bestimmungen des Gesetzes vom 22. Juli 1889 in Beiträgen, welche zur einen Hälfte die versicherten Arbeiter, zur anderen der Staat als Arbeitgeber aufzubringen haben. Der Aufbringung der Deckungsmittel liegt das Kapital-Deckungs-Verfahren zu Grunde. Danach werden die Beiträge in solcher Höhe bemessen, daß durch dieselben der Kapitalwerth der innerhalb einer bestimmten Periode voraussichtlich zu zahlenden

Renten einschließlich eines Reservefonds aufgebracht wird, welcher ein Fünftel dieses Kapitalwerths beträgt. Diese Beitragsperiode ist erstmalig für die Zeit vom 1. Januar 1891 bis zum 31. Dezember 1900 festgesetzt, und erneuert sich demnächst in je weiteren fünf Jahren. Für die erste Periode sind behufs Bemessung der Beiträge die Arbeiter in vier Lohnklassen eingetheilt, von denen die I. (unterste) Jahresverdienste bis zu 350 Mk., die II. bis zu 550 Mk., die III. bis zu 850 Mk., die IV. über 850 Mk. umfaßt. Danach sind die Beiträge, welche wöchentlich zu zahlen sind, in der I. Klasse auf 14, in der II. auf 20, in der III. auf 24, in der IV. auf 30 Pfennige bemessen. Diese Beiträge werden von den Arbeitern im Staatsbetriebe nicht wie für die den Versicherungsanstalten angehörigen Arbeiter durch Ankaufen von Marken und Einkleben im Versicherungsbogen, sondern zur Hälfte durch Kürzung von dem Dienst- oder Lohneinkommen bei Auszahlung desselben erhoben, während die andere Hälfte von der Staatseisenbahn-Verwaltung eingezahlt wird. Dieselben können nach Ablauf der ersten Beitragsperiode je nach dem Verhältniß der bis dahin aufgebrachten Beitragssummen zu der Höhe der Ausgabesummen der Kassen-Abtheilung A erhöht oder ermäßigt werden.

Dem gegenüber bestehen die Ausgaben, d. h. die Leistungen dieser Abtheilung in: 1. der Gewährung der Invaliden- und Altersrente nach Maßgabe des Gesetzes, 2. der etwaigen Rückerstattung von Beiträgen, 3. der Erstattungen an Gemeinden für gewährte Unterstützungen, 4. der Kosten der Kranken-Fürsorge für einen Versicherten, welcher keiner Krankenkasse angehört, wenn es gilt die Folgen einer drohenden Erwerbs-Unfähigkeit desselben für die Kassen-Abtheilung A abzuwenden.

Bei allen diesen Leistungen ist aber regelmäßig mit der Möglichkeit zu rechnen, daß dieselben zum Theil im Verein mit anderen Altersversicherungs-Anstalten aufzubringen sind, welchen der Versicherte entweder vor seinem Eintritt in die Eisenbahn-Pensionskasse oder nach seinem Austritt aus derselben angehört hat. Denn die Kassenabtheilung A ist trotz ihrer gesonderten Einrichtung und Verwaltung nur ein Glied des gesammten Versicherungs-Verbandes aller Versicherungs-Anstalten des Deutschen Reichs.

Die Invaliden-Rente wird auf Grund der eingetretenen Erwerbsunfähigkeit nach Zurücklegung der vorgeschriebenen Wartezeit von 5 Beitragsjahren, die Altersrente ohne den Nachweis eingetretener Erwerbsunfähigkeit nach Ablauf von 30 Beitragsjahren und Erreichung des 71. Lebensjahres gezahlt.

Die Beitragsjahre sind nicht Kalenderjahre, sondern bestehen je aus 47 Beitragswochen, so daß bei ununterbrochener Beitragszahlung die Berechtigung zum Bezuge der Invalidenrente nach $5 \times 47 = 235$ Wochen,

d. h. in etwa 4,5 Kalenderjahren, die Altersrente in 30 × 47 = 1410 Wochen, d. h. in etwas mehr als 27 Kalenderjahren erworben wird. Die Berechnung der Renten findet folgendermaßen statt:

Dieselben bestehen einerseits aus einem von der Versicherungsanstalt, also hier von der Kassen-Abtheilung A, aus den Beiträgen der Versicherten und dem Zuschuß der Staatseisenbahn-Verwaltung aufzubringenden Theile, und andererseits aus einem vom Reiche zu jeder Rente zu zahlenden Zuschusse von 50 Mk. jährlich.

Der erste Theil berechnet sich bei der Invalidenrente in der Weise, daß ein Beitrag von 60 Mark als Mindestleistung der Versicherungsanstalt zu Grunde gelegt wird, welcher jedoch mit jeder vollendeten Beitragswoche in der Lohnklasse I um 2 Pfennige

" " "	II	" 6	"
" " "	III	" 9	"
" " "	IV	" 13	" steigt.

Bei der Altersrente wird von einer Mindestleistung der Anstalt als Grundstock nicht ausgegangen, diese berechnet sich vielmehr lediglich nach Beitragswochen derart, daß für jede Beitragswoche der Antheil der Versicherungs-Anstalt

in der Lohnklasse	I . . .	4	Pfennige
" " "	II . . .	6	"
" " "	III . . .	8	"
" " "	IV . . .	10	" beträgt.

Danach würde also die niedrigste Invalidenrente in der untersten Lohnklasse betragen 60 Mk. + 235 (Beitragswochen) × 2 Pf. = 4,70 Mk. = 64,70 Mk. als Beitrag der Pensionskassen-Abtheilung A und 50 Mk. Reichszuschuß = 114,70 Mk.; die niedrigste Altersrente dagegen 1410 × 4 Pfennige = 56,40 Mk. + 50 Mk. Reichszuschuß = 106,40 Mk. Bei der letzteren werden nie mehr als 1410 Wochen in Anrechnung gebracht, selbst wenn der Versicherte für eine größere Anzahl von Wochen Beiträge geleistet hat; es werden dann nur diejenigen 1410 Wochen ausgesucht, in welchen er die höchsten Beiträge gezahlt hat. Gelangt der Versicherte nicht in den Genuß der Altersrente, weil er vorher stirbt, oder als weibliches Mitglied vorher eine Ehe schließt, so wird ein bestimmter Theil der Beiträge zurückgezahlt.

Es erlischt die Mitgliedschaft zur Kassen-Abtheilung A außerdem für Arbeiter und Hilfsbedienstete durch Uebertritt in das Beamten-Verhältniß, ferner durch Erhöhung ihres Jahres-Verdienstes über 2000 Mk., und für alle Mitglieder dann, wenn während vier aufeinander folgender Kalender-Jahre für weniger als insgesammt 47 Beitragswochen Beiträge gezahlt worden sind.

Die Renten werden von den Bezirks-Ausschüssen festgesetzt; bei Streitigkeiten über ihre Höhe entscheidet das Schiedsgericht und in zweiter Instanz das Reichsversicherungs-Amt. Die Auszahlung der Renten erfolgt gemäß den Bestimmungen des Reichsgesetzes auf Anweisung des Vorstandes der Pensionskasse vorschüssig durch die Post. Die letztere zieht den von der Kasse selbst aufzubringenden Theil der Rente von derselben wieder ein, ist aber zur Bestreitung ihrer Auslagen auch berechtigt, von dem Vorstande die Bestellung eines Betriebsfonds zu verlangen.

Falls an der Aufbringung der Rente oder an der Rückgewähr geleisteter Beiträge mehrere Versicherungs-Anstalten, bei denen der Betreffende versichert gewesen ist, betheiligt sind, so muß eine Vertheilung der auf dieselben fallenden Quoten erfolgen. Diese findet durch ein bei dem Reichs-Versicherungsamt eingerichtetes Rechnungs-Bureau statt, welchem von dem Vorstande der Versicherungsanstalt (hier von dem Kassenvorstande) eine mit der Bescheinigung der Rechtskraft zu versehende Ausfertigung des die Rente feststellenden Bescheides zuzusenden ist. Das Bureau schreibt auf Grund dessen auch den auf das Reich fallenden Zuschuß diesem zur Last. Die Ausfertigung dieses Bescheides erfolgt bei der Staatseisenbahn-Verwaltung seitens der einzelnen Bezirks-Ausschüsse, welche dieselben dem Vorstande einzureichen haben.

b. Freiwillige Wohlfahrts-Einrichtungen.

1. Einnahmen und Ausgaben der Kassen-Abtheilung B.

Der Kassen-Abtheilung B sind alle Mitglieder der Kassen-Abtheilung A beizutreten berechtigt und verpflichtet, welche ihrer Militärpflicht genügt haben oder von derselben endgültig befreit sind und mindestens ein Jahr lang im Dienste der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftig gewesen sind.

Die Wohlthaten derselben gehören zu denen, welche von der Staatseisenbahn-Verwaltung ohne jeden gesetzlichen Zwang gewährt werden. Die Deckungsmittel dieser Abtheilung werden zwar wiederum durch Beiträge der Mitglieder aufgebracht, indessen übernimmt auch hiervon die Staatseisenbahn-Verwaltung als Betriebsunternehmerin die Hälfte. Dieser Kassen-Abtheilung ist außerdem das von den beiden aufgelösten und in ihr zur Verschmelzung gelangten Pensions-Kassen der Betriebs-Arbeiter und der Werkstätten-Arbeiter seit deren Bestehen bereits angesammelte Versicherungs-Kapital von 14 000 000 Mk. zugeflossen.

Die Einnahmen der Abtheilung bestehen daher in den Beiträgen der Mitglieder, einem von denselben zu zahlenden Eintrittsgelde, dem Zu-

schusse der Verwaltung, den Zinsen der Bestände, in Ordnungsstrafen und etwaigen Geschenken.

Behufs Berechnung der Beiträge sind die Arbeiter in 5 Lohnklassen eingetheilt, die zum Theil mit den der Beitrags-Berechnung für die Abtheilung A zu Grunde gelegten übereinstimmen. Die in diesen Lohnklassen zu zahlenden Beiträge steigen für männliche bezw. weibliche Mitglieder von 28 bezw. 10 Pfennigen auf 76 bezw. 28 Pfennige wöchentlich. Die Hälfte derselben wird von ihnen selbst durch Kürzung von der Lohnzahlung eingezogen, die andere Hälfte bringt die Verwaltung auf.

Die Leistungen der Abtheilung B bestehen, wie schon erwähnt, in einer Zuschußrente zu der aus Abtheilung A gewährten Rente, welche nach zehnjähriger Mitgliedschaft $^{6}/_{100}$ des letzten rechnungsmäßigen Lohneinkommens beträgt und jährlich um $^{2}/_{500}$ bis zum Höchstbetrage von $^{16}/_{100}$ des Lohneinkommens steigt.

Ist die Erwerbsunfähigkeit die Folge einer aus der Beschäftigung herrührenden Krankheit oder Verletzung, und ist auch die Wartezeit für die Invalidenrente der Abtheilung A noch nicht abgelaufen, so bezahlt Abtheilung B eine Ausnahmerente in Höhe des niedrigsten Betrages der Invalidenrente und des Rentenzuschusses.

Außerdem werden aus Abtheilung B gewährt: nach mindestens zehnjähriger Mitgliedschaft des verstorbenen Mannes ein Wittwengeld, dessen Höhe sich, ebenso wie die Zuschußrente, nach der Dauer der Mitgliedschaft auf Grund einer bestimmten Rententafel berechnet und derjenigen der letzteren gleich kommt, ferner ein Waisengeld in Höhe von einem Drittel des Wittwengeldes für jedes hinterlassene Kind bis zum vollendeten 15. Lebensjahre, sodann ein Sterbegeld im Betrage von 50 Mark und endlich Unterstützungen.

2. Von sonstigen freiwilligen Veranstaltungen der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Wohlfahrt ihrer Beamten und Arbeiter sind noch zu erwähnen:

α) Die für neue Mitglieder geschlossenen ehemaligen Beamten- und Wittwen-Pensions-Kassen, deren Leistungen die Staatseisenbahn-Verwaltung gegen Einziehung der Beiträge der vorhandenen Mitglieder dieser Kassen auf ihren Etat übernommen hat. Dieselben gewährten früher ebensowohl Beamten-Pensionen wie Wittwen- und Waisengelder und waren für die älteren Staatsbahnen geschaffen worden, weil die Staats-Pensionen vor Erlaß des Gesetzes vom 27. März 1872 nur für festangestellte Beamte bestimmt waren, so daß die Bildung besonderer Hülfskassen für die nur im Kündigungsverhältniß angestellten Beamten als ein dringendes Bedürfniß

erschien. Hinsichtlich der vom Staate verwalteten Privatbahnen wurde zudem auch nach Erlaß dieses Gesetzes eine Verpflichtung des Staates zur Gewährung einer Pension an die von ihm zur Verwaltung derselben angestellten Staats-Beamten nicht anerkannt, da sie ihr Gehalt nicht, wie das Gesetz vorschreibt, unmittelbar aus der Staatskasse bezogen. Mit der allmählichen Uebernahme aller dieser Verpflichtungen auf den Staat ist jedoch das Bedürfniß, jene Kassen, zu denen der Staat bezw. die Privatgesellschaften übrigens regelmäßige Zuschüsse leisteten, weiter bestehen zu lassen, erloschen; die Kassen wurden deshalb für neue Mitglieder geschlossen, den vorhandenen Kassenmitgliedern jedoch insofern ihre Rechte gewahrt, als das bereits erworbene Anrecht an Wittwen- und Waisengeld gegen Fortzahlung der Wittwenkassen-Beiträge auch neben den gesetzlichen Ansprüchen aus dem Reliktengesetz vom Jahre 1882 und die Berechtigung auf den Bezug einer Beamten-Pension wenigstens insoweit erhalten blieben, als die Bahn-Pensionskasse statutenmäßig mehr leistete wie die Staatskasse. In gleicher Weise wurde mit den von den Beamten der verstaatlichten Privatbahnen gegründeten Bahn-Beamten-Pensions- und Wittwenkassen verfahren.

Für den Fall des Todes oder der Dienstunfähigkeit der Beamten ist staatlicherseits jetzt nur in sofern nicht gesorgt, als der Todesfall oder die Erwerbsunfähigkeit ohne Betriebsunfall während der zehnjährigen Wartezeit und der Dauer des diätarischen Dienstverhältnisses kündbar angestellter Beamten eintritt. Für solche Fälle kann jetzt auch § 21 der „Gemeinsamen Bestimmungen für alle Staatseisenbahn-Beamte", welcher bestimmt:

> „Ein jeder Beamte, welcher bereits vor seinem Eintritt in den Eisenbahndienst eine Ehe eingegangen ist, oder während des Dienstes eine solche eingeht, ist verpflichtet, für den Fall seines Ablebens Fürsorge zu treffen, daß es seiner Wittwe an den nöthigen Subsistenz-Mitteln nicht fehle,"

nicht mehr in Anwendung kommen.

So lange die gesetzliche Wittwen-Pension nicht bestand, waren die Verwaltungen durch einen Erlaß vom 16. Mai 1876 — II. 6438 — unter Bezug auf diese Bestimmung angewiesen, mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln, nöthigenfalls durch Versagung außerordentlicher Unterstützungen und Remunerationen darauf hinzuwirken, daß die Beamten durch Wittwen- oder Lebens-Versicherungen ihre Ehegattin und Kinder für den Fall ihres Ablebens sicher stellten; auch sollte die Behörde ihnen dabei — namentlich durch Abführung der Versicherungsbeiträge — behülflich sein. Nachdem aber die gesetzliche Wittwenversicherung eingetreten ist, kann der Staat nicht wohl den privaten Erwerb einer solchen oder einer Lebensversicherungs-Police für die Dauer der gesetzlichen Wartezeit fordern, da nach Ablauf derselben

entweder eine doppelte Versicherung vorhanden sein würde, oder die Lebensversicherung wieder aufgegeben werden müßte, also die Prämien umsonst gezahlt sein würden. Es ist deshalb auch die Mitwirkung der Kassen-Verwaltung bei Bezahlung der Prämien wie bei allen von Beamten an Beamten-Vereine, Sterbekassen, Versicherungsanstalten und ähnliche private Anstalten abzuführenden Mitglieder-Beiträgen in Uebereinstimmung mit den für andere Königliche Kassen getroffenen Anordnungen untersagt worden.*)

β) Dagegen sorgt die Staatseisenbahn-Verwaltung — auch schon im dienstlichen Interesse — für unentgeltliche ärztliche Behandlung derjenigen ihrer Beamten, welche der gesetzlichen Kranken-Versicherung nicht unterliegen, jedoch in Folge der Art ihres Dienstes häufiger Erkrankungen ausgesetzt sind, während ihre Besoldung ihnen nicht die ausreichenden Mittel bietet, sich der ärztlichen Hülfe in dem vielleicht nothwendigen Maße zu bedienen. Es sind daher von den Verwaltungen für Rechnung des Betriebsfonds Bahnärzte angestellt, welche die mittleren und unteren Beamten des äußeren und des inneren Dienstes, mit Ausnahme der Kontroleure und der Beamten des Eisenbahn-Bureaudienstes sowie der Angehörigen der ersteren — nicht aber auch deren Gesinde — unentgeltlich zu behandeln haben.**) Hinsichtlich der übrigen Beamten sind dagegen die Bahnärzte nur verpflichtet, auf Verlangen der Verwaltung unentgeltlich ärztliche Untersuchungen ihres Gesundheitszustandes vorzunehmen.

γ) Außer diesen die Fürsorge für den Unterhalt und die Gesundheit der Beamten und Arbeiter betreffenden Bestimmungen sind noch eine ganze Reihe von Wohlfahrtseinrichtungen der Verwaltungen für ihr Personal hervorzuheben, welche die erleichterte Beschaffung der verschiedensten körperlichen und geistigen Bedürfnisse betreffen.

Hierher gehört die in weitem Umfange gestattete freie Benutzung der Staatsbahnen, welche nicht nur den Beamten selbst sondern auch ihren Angehörigen gewährt wird (siehe S. 293). Die Gestattung unentgeltlicher Nachsendung von Mittagsmahlzeiten für Beamte und Arbeiter, welche vorübergehend auswärts kommandirt sind, die unentgeltliche Beförderung von Arzneien, Brief- und Geldsendungen der von der Verwaltung errichteten oder beaufsichtigten Hilfskassen des Personals;***) die Beschaffung guter und billiger Hausbrandkohle, welche die Dienstkohlen-Lieferanten verpflichtet werden, zu dem Dienstkohlenpreise den mittleren und unteren Beamten für den Hausbedarf zu liefern; die Errichtung von Badeanstalten (Dampf-, Wannen- und

*) Erl. vom 25. November 1885. IIb. P. 9510.
**) = = 30. Januar 1874. II. 28981.
***) = = 8. Dezbr. 1881. IIb. T. 7755; vom 1. August 1883. IIb. T. 4053; vom 19. August 1884. IIb. T. 3960.

Douchebädern) für die Beamten und Arbeiter theils in den Hauptwerkstätten, theils auf größeren Stationen, welche den Beamten des Werkstätten-, Lokomotiv-, Zug-, Rangir- und Maschinenwärter-Dienstes unentgeltlich, den übrigen Beamten gegen eine geringe Vergütigung zugängig sind; in Verbindung mit den Hauptwerkstätten die Errichtung von Speiseanstalten für die Arbeiter oder die Beschaffung besonderer Speiseräume mit Wärmevorrichtungen, in denen sie die selbst zubereiteten Speisen einnehmen können.

Auf isolirten größeren Stationen, von denen aus ein regelmäßiger Besuch der Kirche und Schule in den benachbarten Orten wegen zu großer Entfernung von denselben nicht möglich ist, hat die Verwaltung durch Errichtung eigener Bethäuser und Schulen, in denen sie Gottesdienst und Schulunterricht abhalten läßt, Fürsorge getroffen. Für Arbeiter ist der Beschaffung von Arbeiterwohnungen in den letzten Jahren überall da näher getreten worden, wo solche entweder überhaupt nicht oder nur ausnahmsweise zu beschaffen waren; am 1. April 1890 waren 316 Arbeiterwohnhäuser mit 965 Wohnungen vorhanden.*) Auch des zur Förderung des Sparsinns bei den unteren Beamten und dem Arbeiter-Personal zugelassenen An- und Verkaufs von Sparmarken durch die Stationskassen, verbunden mit der unentgeltlich gestatteten Beförderung der Sparkarten und Sparbücher zu den öffentlichen Sparkassen durch die Eisenbahn-Züge, ist Erwähnung zu thun.**)

3. Durch die auf Grund des Erlasses vom 19. Januar 1892 P. IV. (I) 259 angeordnete Gründung von Arbeiter-Ausschüssen der in den Werkstätten, Gasanstalten und ähnlichen Anstalten der Staatseisenbahn-Verwaltung beschäftigten Arbeiter soll endlich den Arbeitern Gelegenheit gegeben werden „durch selbstgewählte Vertreter Anträge, Wünsche und etwaige Beschwerden vorzutragen, und hierüber, sowie über sonstige allgemeine Angelegenheiten des Arbeitsverhältnisses und solche Fragen, welche sich auf das Wohl der Arbeiter beziehen, auf Verlangen der vorgesetzten Dienststelle gutachtliche Aeußerung abzugeben. Die letzteren betreffen z. B. die zu erlassenden Arbeitsordnungen, die Einrichtungen zur Verhütung von Unfällen.

Diese Ausschüsse können auch, soweit sie von beiden Theilen angerufen werden, Streitigkeiten der Arbeiter unter einander schlichten.

---

*) Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der preuß. Staatsbahn für 1889.90. Seite 8/9.

**) Erl. vom 4. März 1886. IIb P. 1924.

Ausgeschlossen von der Erörterung in denselben sind jedoch alle Anträge, Wünsche und Beschwerden, welche lediglich die Angelegenheiten Einzelner betreffen."

Der Ausschuß wird von allen mindestens 21 Jahr alten Arbeitern der betreffenden Anstalt gewählt, welche mindestens 3 Jahre im Dienste der Staats-Eisenbahn-Verwaltung beschäftigt sind und sich im Vollbesitz der bürgerlichen Ehrenrechte befinden. Wählbar in denselben sind dagegen nur solche Arbeiter, welche mindestens 30 Jahre alt und seit mindestens 5 Jahren im Dienste der Verwaltung, sowie mindestens 1 Jahr in derselben Anstalt beschäftigt sind und sich im Vollbesitze der bürgerlichen Ehrenrechte befinden.

Die Verhandlungen finden unter dem Vorsitz eines von der vorgesetzten Behörde zu bezeichnenden Beamten statt.

Zweite Abtheilung.

Ordnung der Bahn-Verwaltung.

Der Bahn-Verwaltung liegt die Herstellung, Unterhaltung, Bewachung und Verwaltung des gesammten unbeweglichen Bahn-Eigenthums, einschließlich der der Verwaltung anvertrauten fremden Geleisanlagen (Anschlußgeleise) und die Verfolgung der Bahn-Polizei-Uebertretungen ob.

I. Eintheilung des Bahn-Grund-Eigenthums.

Unter dem unbeweglichen Bahn-Eigenthum sind zu unterscheiden:

1. die unmittelbar dem Betriebe dienenden Anlagen des Bahnkörpers und der Stationen,
2. die diesen Zwecken nur mittelbar dienenden und zum Theil wenigstens noch in anderer Weise nutzbar zu machenden Neben-Anlagen als Böschungen, Brandschutzstreifen, Garten-Anlagen, Treibhäuser, Baumschulen,
3. das übrige, aus ländlichen und städtischen Grundstücken bestehende Bahn-Eigenthum, insbesondere Dienstwohnungen und Dienst-Ländereien.

II. Ordnung und Kontrole des Bahn-Unterhaltungs- und Bewachungs-Dienstes.

a. Strecken-Begänge.

Nach § 24 des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 und § 1 des Bahn-Polizei-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands ist die Bahn fortwährend in einem solchen baulichen Zustande zu erhalten, daß dieselbe ohne Gefahr mit Ausnahme der in Reparatur befindlichen Strecken mit der für die einzelnen Bahnstrecken festgestellten größten zulässigen Geschwindigkeit befahren werden kann.

Der Durchführung dieser Vorschrift wie auch der im § 2 des Bahn-Polizei-Reglements vorgeschriebenen Bahnbewachung, d. h. der Freihaltung der Geleise und des Normal-Profils, dient zunächst das gleiche Mittel einer regelmäßigen Beobachtung und Bewachung des Zustandes der Bahn. Zu diesem Zwecke sind die Streckenbegänge eingerichtet:

1) des Bahnwärters, welcher auf Vollbahnen nach den Bestimmungen des Bahn-Polizei-Reglements seine Strecke täglich mindestens drei Mal, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung nach der Bahnordnung für diese einmal am Tage zu revidiren hat,*)

2) des Bahnmeisters. Derselbe hatte früher seinen ganzen Bezirk täglich einmal zu begehen, soweit nicht Ausnahmen zugelassen waren. Der tägliche Streckenbegang läßt sich aber nicht immer durchführen, da der Bahnmeister häufig durch Ueberwachung größerer Bau-Ausführungen, durch Abnahme von Materialien, durch Anfertigung schriftlicher Arbeiten davon abgehalten wird. Bereits ein Erlaß vom 22. November 1876. II. 18117, welcher die Gesichtspunkte für die Eintheilung der Thätigkeit des Bahnmeisters angab, ließ deshalb den Eisenbahn-Direktionen freie Hand, die Thätigkeit des Bahnmeisters in dieser Beziehung selbständig zu regeln und zu entscheiden, ob etwa an den Tagen der Lohn-Aufstellung Befahrung der Strecke auf der Lokomotive genüge. Nach seiner durch den Erlaß vom 11. Mai 1891 P. I. 4992 geänderten Dienstanweisung hat der Bahnmeister jetzt „behufs sorgfältiger Prüfung des Zustandes der Bahn, sowie behufs Ueberwachung des Dienstes der Bahnwärter und Strecken-Arbeiter in der Regel auf Hauptbahnen mindestens alle zwei Tage, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung mindestens alle drei Tage seine ganze Strecke zu Fuß zu begehen. Inwieweit er von dieser Regel abweichen darf, und ob er die ganze Strecke an einem und demselben Tage oder an den einzelnen Tagen nur je einen Theil der Strecke zu begehen hat, bestimmt der vorgesetzte Bau-Inspektor nach den jeweiligen

---

*) Erlaß vom 28. Oktober 1889. P. IV. II (a) 9068.

Verhältnissen. Demselben steht es auch zu, im Bedürfnißfall umfassendere sowie nächtliche Revisionen anzuordnen."

Dem Bahnmeister ist für diese letzteren die ihm sonst versagte Berechtigung, Reisekosten zu liquidiren, unter der Voraussetzung zugestanden, daß die Revision in der Zeit von sechs Uhr Abends bis sechs Uhr Morgens vorgenommen wird, mindestens vier Stunden in Anspruch genommen hat und jedenfalls nicht vor Mitternacht beendet worden ist;

3) des Bau-Inspektors. Eine bestimmte Vorschrift darüber, wie oft und in welcher Weise — ob zu Fuß, ob mittelst Draisine oder auf der Lokomotive oder im Zuge — der Bau-Inspektor seinen Bezirk revidiren soll, ist nicht vorhanden. Nach der früheren, bereits im Jahre 1878 aufgehobenen Dienst-Instruktion für Eisenbahn-Baumeister hatte dieser alle zwei Monate die ganze Strecke in allen Einzelheiten gründlich zu besichtigen. Jetzt ist es dem eigenen verantwortlichen Ermessen des betreffenden Beamten und der Bestimmung des Betriebsamtes überlassen, in welcher Weise und wie oft er sich über den baulichen Zustand seines Bezirks persönlich unterrichten will oder soll.

b. Kontrole der Streckenbegänge.

Ueber die Streckenbegänge des Personals der Bahn-Verwaltung findet eine gewisse Kontrole statt, und zwar

1) dem Bahnwärter gegenüber durch die Vorschrift, wonach er Blechtafeln, welche mit fortlaufenden Nummern (Kontrol-Nummern, Vorsteck-Nummern) versehen sind und entweder an der der Bahn zugekehrten Seite seines Bahnwärterhauses neben dem Eingang oder an den Grenzpfählen seines Bezirks (Kontrol-Kreuzen) ausgehängt sein müssen, zwischen dem Bahnwärterhaus und den Pfählen hin- und herzutragen hat. Bei Nacht ist es zweckmäßig, die letzteren zu beleuchten. Der vorgesetzte Bau-Inspektor bestimmt periodenweise für seinen Bezirk diejenigen Nummern, welche während gewisser Zeiten des Tages an den Pfählen auszuhängen und zu bestimmten Stunden dorthin zu tragen sind. Beim Begehen oder Befahren der Strecken seitens des revidirenden Beamten überzeugt sich dieser, ob die betreffenden Nummern an den Wärterhäusern fehlen und an den Pfählen hängen, und ob der Wärter demgemäß seine Strecke begangen hat. Eine zuverlässige Kontrole freilich gewährt dies Mittel nicht, da der Bahnwärter sich auch anderer Personen (z. B. seiner Angehörigen oder seiner Kollegen 2c.) zum Tragen und Auswechseln der Nummern bedienen kann.

2) Der Bahnmeister hat über die von ihm ausgeführten Streckenbegänge an den Bau-Inspektor oder das Betriebs-Amt zu berichten, oder

die Ergebnisse derselben in das von ihm zu führende Tagebuch einzutragen.

c. Sonstige Einrichtungen zur Sicherung des betriebsfähigen Zustandes der Bahn-Anlagen.

Dem gleichen Zwecke der Herbeiführung und Erhaltung des ordnungsmäßigen Zustandes der Bahn dienen die Anzeigen der Zugförderungs-Beamten über ihre Wahrnehmungen von Unregelmäßigkeiten in der Streckenbeschaffenheit und der Bewachung während der Fahrt (S. 228 des Allgemeinen Theils) sowie die von den höheren technischen Beamten des Betriebsamts und der Direktion auszuführenden zeitweiligen Revisionen des Zustandes der Bahnanlagen (Allg. Th. S. 283 und 285).

Von besonderer Wichtigkeit für die Feststellung und Sicherung des baulichen Zustandes ist es „dem Bahn-Bewachungspersonal diejenigen Stellen der Bahn speziell zu bezeichnen, an denen die Fahrbarkeit der Geleise durch starke Wasseransammlungen gefährdet werden könnte, namentlich Dammstrecken auf sumpfigem Untergrund, Einschnitte, deren Böschungen in Folge des Vorhandenseins wasserreicher, nach der Bahn zu fallender Schichten zu Rutschungen geneigt sind, sowie Stellen, an denen bei starken Regengüssen das zusammenströmende Wasser sich vorzugsweise konzentrirt und durch Aufstauung das Planum zu beschädigen droht 2c. Wenn solchen Stellen schon für gewöhnlich eine erhöhte Aufmerksamkeit zuzuwenden und nöthigenfalls für verstärkte Bahnbewachung zu sorgen ist, so erscheint dies bei sehr anhaltendem oder bei gewöhnlich starkem Regen doppelt nöthig. Da gerade bei solchen Witterungsverhältnissen die Bahnwärter vielleicht in ihren Buden gern Unterkunft suchen und die vorschriftsmäßigen Bahnrevisionen hinausschieben, auch die Bahnmeister es vielleicht nicht immer für nöthig halten werden, sich sofort nach Eintritt heftiger Gewitter oder ungewöhnlicher Regengüsse von dem Einfluß derselben auf den Zustand des Bahnkörpers persönlich zu überzeugen, so ist dem gesammten, mit der Bewachung und Unterhaltung der Bahn betrauten Personal unter Hinweis auf die erfahrungsmäßigen derartigen Vorkommnisse wiederholt die gewissenhafteste Revision der ihnen zugetheilten Bahnstrecken gerade für solche Ausnahmefälle fortgesetzt zur Pflicht gemacht, und sind denjenigen Beamten, welche durch Umsicht und treue Erfüllung ihrer Obliegenheiten der Gefährdung von Eisenbahn-Transporten vorgebeugt haben, die Gewährung angemessener Belohnungen in Aussicht gestellt worden.

Die Vorsteher derjenigen Stationen, zwischen denen sich Bahnstrecken der vorbeschriebenen Art befinden, sind angewiesen, sich bei den erwähnten

Vorkommnissen in geeigneter Weise, nöthigenfalls durch rechtzeitige Entsendung von Boten, über den fahrbaren Zustand der Bahn zu unterrichten; auch ist es zu diesem Behufe besonders angezeigt erschienen, diejenigen Wärterposten, in deren Strecken Betriebsstörungen durch Wolkenbrüche, plötzliche Anschwellung von Flußläufen ꝛc. vorzugsweise leicht herbeigeführt werden können, mit elektrischen Hilfsapparaten zu versehen, welche eine schnelle Verständigung mit den Nachbar-Stationen gestatten".*)

Um die Aufmerksamkeit des Bahnbewachungspersonals für die genaue Untersuchung des Oberbaues ihrer Strecke zu schärfen, sind ferner durch ein Reglement, betreffend die Gewährung von Geldprämien für die Entdeckung betriebsgefährlicher Schäden an den Geleisen und Fahrzeugen**), den entdeckenden Eisenbahnbeamten oder Arbeitern, sofern die Anzeige von der Entdeckung so zeitig erfolgt, daß weiterer Schaden verhütet wird, Belohnungen je nach der Gefährlichkeit des Schadens von 1,50—15 Mark ausgesetzt worden.

d. Kontrole der ausgeführten Arbeiten.

In welcher Weise die Ausführung der bei den Streckenbegängen und Revisionen seitens der Bahnbewachungsbeamten für nothwendig erkannten Unterhaltungs- und Wiederherstellungs-Arbeiten in die Wege geleitet wird, ist schon im Allgemeinen Theil (S. 151) erörtert.

Die darüber auszuübende Kontrole bezieht sich zunächst darauf, daß die Bahnunterhaltungsarbeiten in dem gebotenen Umfange, rechtzeitig und innerhalb der zur Verfügung stehenden Mittel zur Ausführung gelangen. Dazu ist vor Allem, abgesehen von der Ueberwachung oder Prüfung der Arbeiten an Ort und Stelle erforderlich, daß auf Grund der etatsmäßig oder von der vorgesetzten Instanz bewilligten Mittel jede Dienststelle der Bahnunterhaltung, welcher Mittel zur selbständigen Bewirthschaftung überwiesen werden, einen genauen Wirthschaftsplan aufstellt, welcher festsetzt, wann und mit welchem Kostenaufwande die wichtigen und größeren Unterhaltungs- und Erneuerungsarbeiten ausgeführt werden können und sollen. Dieser Plan wird natürlich umsomehr in's Einzelne gehen müssen, je unmittelbarer die Dienststelle den Aufgaben der Bahnunterhaltung gegenüber steht. An der Hand desselben ist es ihre Aufgabe, theils durch persönliche Prüfung der Arbeiten und des Zustandes der Strecke, theils durch

---

*) Erlaß vom 14. Oktober 1882. IIa. 12781, IV. 1886.
**) " " 20. Oktober 1885. IIa. 16644.

Berichterforderung seitens der untergeordneten Ausführungs-Organe sich darüber unterrichtet zu halten, daß die Arbeiten planmäßig in Angriff genommen und fortgesetzt und daß die Mittel sparsam verwendet werden. Zu dem Zwecke ist auch eine genaue Buchführung nicht zu umgehen, welche genau ersehen läßt, welche Arbeiten erledigt sind, welche noch auszuführen bleiben, welche Mittel bereits in Anspruch genommen sind, welche noch zur Verfügung stehen, und ob dieselben für die noch in Angriff zu nehmenden Arbeiten ausreichen.

Die unmittelbare Kontrole darüber, daß und wie die laufenden Unterhaltungsarbeiten an den Strecken und Bahnanlagen ausgeführt sind, liegt in den Händen des Bahnwärters.*) Denn bei der Natur dieser Arbeiten, dem häufigen Vorkommen derselben, der oft bedeutenden Entfernung der Arbeitsstellen von dem Amtssitz des Bahnmeisters ist es meist ausgeschlossen, daß der letztere die Ausführung der Arbeiten persönlich überwacht und die fertiggestellten Arbeiten regelmäßig prüft und abnimmt. Noch weniger ist dies nach Lage der Verhältnisse dem Bau-Inspektor oder dem Betriebsamte möglich. Sie alle müssen sich vielmehr zunächst auf die Ehrlichkeit und Gewissenhaftigkeit des Rottenführers und des die Arbeit überwachenden Bahnwärters dahin verlassen, daß die Arbeiten, welche nothwendig waren, in dem angegebenen Umfang gut und unter sparsamster Verwendung von Material und Arbeitskräften ausgeführt werden.

Besonders wichtig hierbei ist die Kontrole darüber, daß in den Lohnrechnungen nur diejenigen Arbeiter aufgeführt werden, welche bei der betreffenden Arbeit wirklich thätig gewesen sind, und daß für den einzelnen Arbeiter innerhalb einer Lohnperiode nicht mehr Tagewerke in Ansatz gebracht werden, als er wirklich geleistet hat. Diese Kontrole wird dadurch sehr erschwert, daß die Thätigkeit eines Arbeiters oft auf verschiedene Fonds oder Finanzgruppen des Etats verrechnet und deshalb in verschiedene Lohnrechnungen aufgenommen werden muß, daß er oft nur Bruchtheile eines Tages mit einer bestimmten Arbeit beschäftigt, während der übrigen Tageszeit aber für andere Arbeiten verwendet wird, die vielleicht auch wieder in einer anderen Rechnung zu erscheinen haben, weil sie bei einem anderen Fonds verbucht werden. Dazu kommt, daß die unteren Dienststellen, namentlich Station und Bahnmeisterei, sich häufig gegenseitig mit Arbeitern aushelfen müssen, so daß derselbe Arbeiter während derselben Lohnperiode, ja vielleicht während desselben Tages, in den Arbeitslohnlisten mehrerer Dienststellen erscheint. Es ist deshalb bei mehreren Verwaltungen die Einrichtung getroffen worden, daß alle Dienststellen, welche Arbeiter beschäftigen, für jede

*) § 6 der Bahnwärter-Dienstanweisung.

Lohnperiode eine übersichtliche der Thätigkeit jedes Arbeiters nach dem zeitlichen Umfange, der Art, dem Zweck, dem Kostenbetrag und der Buchungsstelle jeder einzelnen Leistung sowie das Gesammt-Ergebniß derselben in sogenannten „Arbeiter-Kontrolheften“ aufzustellen hat, welche mit den verschiedenen halbmonatlichen Lohn-Liquidationen, in denen der einzelne Arbeiter nach Maßgabe seiner verschiedenen Beschäftigung erscheint, übereinstimmen muß.

Diese Arbeiter-Kontrolen sind nach dem Vorgang der für die Werkstatts-Arbeiter allgemein bestehenden, in der Dienstvorschrift für die Einrichtung der Werkstätten- und Werkstatts-Materialien-Verwaltung vorgeschriebenen Kontrolen angelegt.*) In Verbindung mit den Materialien- und den Bestellbüchern bilden sie die Buchführung der unteren ausführenden Dienststellen und ergeben mit diesen zusammen das Bild der jeweiligen Ausführung des Wirthschaftsplanes jeder dieser Dienststellen und der durch sie herbeigeführten Belastung des Etats (siehe S. 77).

III. Ausübung der Bahnpolizei und Verfolgung der bahnpolizeilichen Uebertretungen und Bahnfrevel.

Die bahnpolizeilichen Funktionen, welche das Bahnunterhaltungs-Personal bei Ausübung der Bahnbewachung ebenfalls wahrzunehmen hat, erstrecken sich nicht nur, wie die Bahnbewachung, auf die Fernhaltung aller nicht zum Betriebe gehörigen Personen und Gegenstände von den nicht zu ihrer Benutzung bestimmten Anlagen, sondern nach §§ 53—62 des Bahnpolizei-Reglements auch darauf, daß die Eisenbahn-Reisenden und das sonstige Publikum den allgemeinen Anordnungen, welche von der Bahnverwaltung behufs Aufrechthaltung der Ordnung innerhalb des Bahngebiets und beim Transport der Personen und Effekten getroffen werden, Folge leisten. Namentlich gilt dies von der Beobachtung der zur Aufrechthaltung der Ordnung in den Personenzügen und der hinsichtlich des Verbots der Mitnahme feuergefährlicher und sonstiger Gegenstände, welche auf irgend eine Weise Schaden verursachen können, in den Betriebs-Reglements enthaltenen Vorschriften.**)

Wenn nun auch der Bahnbewachungs-Beamte mit Angelegenheiten der letzteren Art nicht unmittelbar zu thun hat, so ist er doch bezüglich der

*) § 18 der Dienstvorschrift für die Werkstätten- u. s. w. Verwaltg. v. 6. Februar 1889.

**) Die Uebertretung aller hierauf in den erwähnten §§ des Bahnpolizei-Reglements erlassenen Vorschriften wird nach § 62 mit einer Geldbuße bis zu 100 Mk. bestraft, sofern nicht nach den allgemeinen Gesetzen eine härtere Strafe verwirkt ist, weil die betreffende Handlung gleichzeitig den Thatbestand eines strafrechtlichen Vergehens darstellt.

Ausübung seiner bahnpolizeilichen Funktionen weder an seine Strecke gebunden noch auf die Verhütung und Verfolgung der gegen die Freihaltung des Bahnkörpers sich richtenden Uebertretungen beschränkt. Nach § 70 des B. P. R. erstreckt sich die Amtsthätigkeit jedes Bahnpolizei-Beamten ohne Rücksicht auf den ihm zugewiesenen Wohnsitz auf die ganze Bahn, die dazu gehörigen Anlagen und überhaupt soweit, als solches zur Handhabung und Aufrechterhaltung der für den Eisenbahnbetrieb erlassenen oder noch zu erlassenden Polizei-Verordnungen erforderlich ist.

Alle Bahn-Polizeibeamten sind daher, wo sie sich auch dienstlich befinden, so berechtigt wie verpflichtet, Uebertretungen jeglicher Art gegen die gedachten Vorschriften nicht nur zu verhindern, sondern auch, im Falle dies nicht mehr möglich war, die erfolgte Uebertretung festzustellen und die Uebertreter zur Verantwortung zu ziehen. Sie sind zu dem Zwecke nach § 63 des Bahn-Polizei-Reglements befugt, einen Jeden festzunehmen, der auf der Uebertretung jener Bestimmungen betroffen oder unmittelbar nach derselben verfolgt wird und sich weder über seine Person auszuweisen vermag, noch auch eine angemessene Sicherheit zu bestellen in der Lage ist. Jeder Festgenommene ist aber sofort an die nächste Polizeibehörde oder an den Staatsanwalt oder Polizeianwalt abzuliefern. (Festnehmungskarte.)

Was nun die eigentliche strafrechtliche Verfolgung der Bahn-Polizei-Uebertretungen, die Festsetzung der Strafverfügung innerhalb der durch § 12 des Bahn-Polizeireglements vorgeschriebenen Strafgrenze von 100 Mk. anbelangt, so ist dieselbe durch das Gesetz betreffend den Erlaß polizeilicher Strafverfügungen wegen Uebertretungen vom 23. April 1883 und die dazu von den Ministern des Innern und der Justiz erlassenen Anweisung zur Ausführung vom 8. Juni 1883 geordnet. Danach ist zunächst zur Verfolgung der Uebertretung der Polizei-Verwalter des Bezirks befugt und verpflichtet, innerhalb dessen die Uebertretung begangen ist. Die Strafbefugniß desselben geht jedoch nach § 1 des Gesetzes nicht über 30 Mark hinaus. Erachtet er daher eine höhere Strafe für angezeigt, so muß die Verfolgung dem Amtsanwalt überlassen werden. Der Polizeiverwalter für die Verfolgung der Bahn-Polizei-Uebertretungen ist bei der Staatseisenbahn-Verwaltung lediglich ein Beamter der Bahnverwaltung, und zwar der Bau-Inspektor desjenigen Bahn-Unterhaltungsbezirks, innerhalb dessen die Uebertretung stattgefunden hat. Dieser hat daher nicht nur solche Uebertretungen zu verfolgen, welche gegen die Sicherheit des Bahnkörpers gerichtet sind, z. B. Betreten von nicht dem Publikum zugänglichen Anlagen durch Personen oder Thiere, oder die Beschädigung der Bahn und der dazu gehörigen Anlagen, sondern überhaupt alle Uebertretungen, welche

unter die §§ 53—60 des Bahn-Polizei-Reglements fallen und gegen die Ordnung des Betriebes verstoßen, also auch gegen diejenige des Verkehrs- und Betriebs-Dienstes, mit deren Regelung und Ueberwachung der Bau-Inspektor und dessen Organe sonst dienstlich nicht befaßt sind. Der Bau-Inspektor setzt die Strafverfügung fest, sobald er entweder die Uebertretung selbst wahrgenommen, oder die Ueberzeugung von derselben durch amtliche, auf eigener Wahrnehmung des Anzeigenden beruhende, oder durch Angabe glaubwürdiger Zeugen unterstützte Anzeigen oder Protokolle eines Beamten erlangt hat. Nöthigenfalls hat er noch Ermittelungen anzustellen, ist jedoch zur eidlichen Vernehmung von Zeugen nicht berechtigt. Die Uebertretungen, welche er zu einer Verfolgung für geeignet erachtet, trägt er in eine Strafliste ein, und fertigt auf Grund derselben die Strafverfügung aus, welche außer der Festsetzung der Strafe die strafbare Handlung, Zeit und Ort derselben, die angewendete Strafvorschrift und die Beweismittel, sowie die Kasse bezeichnen muß, an welche die Geldstrafe zu zahlen ist, ferner die Eröffnung zu enthalten hat, daß die Beschwerde gegen das Strafmandat innerhalb acht Tagen bei dem Polizei-Verwalter oder dem zuständigen Amtsgericht anzubringen sei, widrigenfalls sie rechtskräftig werde. Die Zustellung ist durch einen vereideten öffentlichen Beamten zu bewirken. Nach Ablauf der Frist wird die Strafe vollstreckt.

Um übrigens bei vorgekommenen Bahnfreveln die Urheber leichter zu ermitteln, ist den Eisenbahnbehörden gestattet worden, für denjenigen, welcher durch seine Anzeige die gerichtliche Verurtheilung des Thäters herbeiführt, angemessen hohe Prämien auszusetzen, wobei sie geeignetenfalls auch die ihnen sonst allgemein gesetzte Grenze für Belohnungen von 300 Mk. überschreiten dürfen. (Erlaß vom 22. November 1887. II a. 16 737.)

Die größere Mehrzahl der Bahnpolizei-Uebertretungen besteht in dem Betreten des Bahnkörpers oder von Räumen, die dem Verkehre des Publikums nicht geöffnet sind. Von dem Verbote der Betretung derselben werden jedoch Ausnahmen zugelassen. Einmal gilt dasselbe schon nach den Bestimmungen des Bahnpolizei-Reglements nicht für die im § 54 daselbst von Beamten der Staatsanwaltschaft, Forstschutz-, Zoll-, Steuer-, Telegraphen- und Polizei-Beamte, Fortifikations-Offiziere u. s. w., welche sich in Ausübung ihres Dienstes befinden. Diese sind zur Betretung des Bahnkörpers Kraft ihres Amtes berechtigt, sobald sie sich in Uniform befinden oder in Ermangelung einer solchen durch eine von der vorgesetzten Behörde ausgestellte Bescheinigung sich ausweisen. Außerdem haben die Verwaltungen die Befugniß, auch anderen als den dort genannten Beamten sowie Privat-

*) Erlaß vom 22. November 1887. II a 16737.

personen, wenn deren dienstliche oder private Interessen ein Betreten der Anlagen dringend erforderlich erscheinen lassen, die Erlaubniß hierzu zu ertheilen. Die Entscheidung auf Anträge dieser Art ist den Direktionen vorbehalten, weil die Gewährung der Erlaubniß hierzu nach dem Bahnpolizei-Reglement der Genehmigung der Aufsichtsbehörde bedarf, deren Befugnisse bei der Staatseisenbahn-Verwaltung in § 72 daselbst den Königlichen Eisenbahn-Direktionen beigelegt sind. Unter welchen Voraussetzungen die Direktionen diese Erlaubniß ertheilen können, ist durch einen Erlaß vom 23. März 1878 II. 1268 bestimmt. Danach soll dieselbe auf das äußerste Maß beschränkt und geeigneten Falls von der vorgängigen Uebernahme der Haftpflicht durch diejenigen Behörden abhängig gemacht werden, in deren Interesse die Gesuche gestellt werden (z. B. Postbehörde für die Briefträger). Sie soll in der Regel nur an Personen ertheilt werden, die im öffentlichen Interesse zum Betreten der Bahnanlagen genöthigt sind und nach der Ansicht der Königlichen Eisenbahn-Direktion eine Garantie dafür bieten, daß sie mit der ihnen gewährten Erlaubniß keinen Mißbrauch treiben werden. Auf Grund eines lediglich persönlichen Interesses dagegen darf die Erlaubniß nur im Falle ganz besonders dringlichen Bedürfnisses gewährt werden. Im Falle der Gewährung erhält der Gesuchsteller eine von der Direktion ausgefertigte Erlaubnißkarte nach vorgeschriebenem Muster, deren Ausstellung überdies in der Regel nur gegen Abgabe eines Reverses erfolgt, in welchem der Betreffende anerkennt, daß die Erlaubniß sich nur auf diejenigen Theile des Bahnplanums beziehe, an welchen Passanten von vorübergehenden Zügen nicht berührt werden können, und daß er allen Anordnungen der Beamten sowie den aufgestellten Warnungszeichen Folge zu leisten habe.

IV. Verwaltung des Grundeigenthums und der Gebäude.

a. Feststellung und Kontrole des Eigenthums-Bestandes.

In Bezug auf das vorhandene und neu hinzutretende Grundeigenthum ist es erforderlich, Maßregeln zu treffen, welche eine jederzeitige klare Uebersicht über den Besitzstand ermöglichen und eine Verdunkelung der Besitzverhältnisse, eine Verschiebung der Grenzen oder die Entwährung von eisenbahn-fiskalischen Grundflächen verhüten.

Bekanntlich sind die dem Staate gehörigen Grundstücke gesetzlich von der Verpflichtung zur Eintragung in die gerichtlichen Grundbücher befreit. Auf der anderen Seite aber ist bei der eigenthümlichen Gestaltung des Eisenbahnbesitzes, welcher sich aus zahllosen schmalen Streifen, mit einer unendlichen Menge von Anliegern, aus deren

*) §§ 2 und 59 der Grundbuchordnung vom 5. Mai 1872.

Eigenthum das Bahngebiet erst herausgeschnitten ist, zusammensetzt, und bei dem vielfachen Wechsel in dem mit der Bewachung der Bahnanlagen beauftragten Bahnpersonal, kein Eigenthümer so sehr der Gefahr ausgesetzt, die Grenzen seines Eigenthums verschoben und selbst die Substanz desselben vermindert zu sehen, als gerade die Eisenbahn-Verwaltung.

Um dieser Gefahr entgegen zu treten, wird daher zunächst alsbald nach dem Erwerb der betreffenden Grundstücke zum Neubau von Linien regelmäßig eine sogenannte „Schlußvermessung" derselben vorgenommen. Diese erfolgt nach bestimmten feldmesserischen Regeln. Die Begrenzung der Grundstücke durch Einsteinung (d. h. Setzen der Grenzsteine) geht ihr vorauf, und eine genaue Kartirung des Bahn-Eigenthums, (d. h. Anfertigung der Lagepläne der Grundstücke, Grundkarten, Schlußvermessungs-Karten) macht ihren Beschluß. Bei der Begrenzung werden diejenigen Theile besonders bezeichnet, welche unmittelbar zu Bahn- und Betriebszwecken dienen, und diejenigen, welche zu anderweitiger Verwendung zur Verfügung stehen. Die Vermessung wird von einer genauen Berechnung und besonderen Niederschreibung des Flächeninhalts der einzelnen Flächen begleitet, worauf die Aufnahme der Grundstücke in das Schlußvermessungs-Register stattfindet. Dieses giebt die Größe der einzelnen Grundstücke in der Reihenfolge an, wie sie zur Bahn-Mittellinie liegen, den Zweck, zu welchem dieselben gebraucht werden, und ihre bisherige Kulturart. Außerdem enthält es feldmarksweise eine Aufzählung der Besitzer der ganzen Feldmark ebenfalls in der Reihe, wie ihre Parzellen an der Bahnmittellinie liegen, aber so, daß für jeden einzelnen derselben alle von ihm abgetretenen Parzellen hintereinander aufgeführt sind.*)

Die Schlußvermessung hat hiernach den Zweck, die zur Bahn gehörigen und als deren Zubehör erworbenen Parzellen nach ihrer Größe, Lage, Begrenzung, Kulturart ꝛc. endgültig festzustellen, und diejenigen Anhaltepunkte zu liefern, welche zur Eintragung derselben in die Grundsteuer-Gemarkungs-Karten und zur Fortschreibung der Flurbücher und der Mutterrollen erforderlich sind.

Die Uebereinstimmung mit den Grundsteuer-Katastern ist von hervorragender Wichtigkeit, und muß immer herbeigeführt werden, weil die Kataster wieder bestimmend sind für die in den gerichtlichen Grundbüchern einzutragenden Angaben über die Größe und Lage der Grundstücke. Ist nun auch die Eintragung der fiskalischen Grundstücke

*) Die sogenannten Lagepläne oder Grundkarten lassen ebenfalls feldmarksweise erkennen, wie die einzelnen Parzellen, aus denen der Bahnkörper bezw. das Bahneigenthum besteht, aus den Grundstücken der Anlieger erworben und inwieweit dieselben zum Bahnkörper selbst oder zu Nebenanlagen bezw. Dispositions-Ländereien verwandt sind.

in das gerichtliche Grundbuch vom Gesetz nicht vorgeschrieben, so werden doch die benachbarten, nicht fiskalischen Grundstücke auf Grund der katasteramtlichen Bescheinigungen über ihre Flächengröße und Lage in dasselbe aufgenommen; Irrthümer in dieser Beziehung würden daher auf Kosten der fiskalischen Grundstücke auch in das gerichtliche Grundbuch übertragen werden, wenn die Eisenbahn-Behörden nicht dafür sorgten, daß die Begrenzungen ihrer Grundstücke gegen die benachbarten und die dieser gegen die Eisenbahn-Grundstücke in die Kataster-Pläne und -Rollen richtig eingetragen würden. Andererseits aber haben die Staatsbahnen seit einiger Zeit thatsächlich dem Privilegium der Nichteintragung ihrer Grundstücke in die gerichtlichen Grundbücher entsagt. Vielmehr lassen sie in denselben jetzt alle ihre Grundstücke feldmarksweise auf je ein Grundbuch-Blatt unter genauer Darstellung der einzelnen Theile derselben vermerken, nachdem es sich ergeben hat, daß ohne diese Eintragung das Eigenthum der Eisenbahn-Verwaltung nicht hinreichend gewahrt und infolge unrichtiger Angaben über die Größe der Nachbargrundstücke es vorgekommen ist, daß Eisenbahn-Eigenthum im Grundbuch anderen Eigenthümern zugeschrieben wurde.

Sowohl die Königliche Ober-Rechnungskammer wie auch — seit dem Erlaß vom 31. Januar 1890 IV (4 a) 173 — der Minister der öffentlichen Arbeiten haben daher jetzt ausnahmslos die gerichtliche Eintragung der neu zu erwerbenden Grundstücke vorgeschrieben, die zugleich, soweit thunlich, nachträglich noch auf die bereits erworbenen Grundstücke ausgedehnt werden soll.

Aus dem Material ferner, welches die Schlußvermessung bietet, werden daneben auf Grund des nämlichen Erlasses entweder gesondert für die einzelnen Betriebs-Aemter oder für den ganzen Direktionsbezirk gemeinschaftlich außergerichtliche Grundstücks-Nachweisungen gebildet, welche die Gesammtheit der Grundstücke, die dem betreffenden Bezirk angehören, umfassen und die Größe, die Erwerbsbedingungen, sowie die etwaigen dinglichen Lasten jedes Grundstücks angeben.

Endlich ist auf Anordnung der Königlichen Ober-Rechnungskammer ein sogenanntes Grundstücks-Inventarium zu führen und alljährlich bei der Rechnungslegung unter Nachweisung der stattgehabten Zu- und Abschreibungen einzureichen, welches jedoch nur die nicht unmittelbar zu Betriebszwecken benutzten Grundstücke, getrennt nach Lagerplätzen, Dispositions-Ländereien, Grasnutzungen, Dienstländereien und zu Wohnungen gehörende Gärten umfaßt.

Abzeichnungen der Lagepläne (Streckenkarten) erhalten behufs laufender Kontrole der Grundstücks-Grenzen die Bahnmeister. Ihre Sache und die

der Bahnwärter ist es, darüber zu wachen, daß die Grenzsteine und Grenzzüge nicht entfernt oder verrückt werden; außerdem aber haben die Plankammer-Verwalter der Betriebsämter von Zeit zu Zeit durch genaue Vermessungen festzustellen, ob die Steine noch an dem richtigen Orte stehen, und verrückte oder entfernte richtig oder von Neuem zu setzen.

Auch über die Gebäude wird von jedem einzelnen Betriebsamte eine genaue Kontrole ihres Bestandes und ihrer Benutzung in der sogenannten Gebäude-Nachweisung geführt, welche Lage, Bezeichnung der Räumlichkeiten, Zweckbestimmung, thatsächliche Verwendung sowie die daraus gezogenen Nutzungen anzugeben haben und ebenfalls alljährlich der Königl. Ober-Rechnungskammer einzureichen sind.

b. Bewirthschaftung der Grundstücke.

Abgesehen von der Verpflichtung zur Wahrung des Besitzstandes legt die Verwaltung des Bahn-Grund-Eigenthums den Eisenbahnbehörden alle diejenigen Verpflichtungen auf, welche jedem Privat-Grundbesitzer in Betreff der ordnungsmäßigen Unterhaltung und Erhaltung derselben, der Beachtung der Eigenthums-Rechte und Interessen der Nachbarn, der Erfüllung der öffentlichen auf dem Grundbesitz ruhenden Lasten und der ortspolizeilichen Vorschriften, sowie in Betreff der möglichsten Nutzbarmachung des nicht für Betriebszwecke in Anspruch genommenen Theils derselben obliegen.

Die Wahrnehmung der in Beziehung hierauf der Eisenbahn-Verwaltung zukommenden Verwaltungsfunktionen unterscheiden sich daher im Allgemeinen nicht von den Rechten und Pflichten jedes anderen Grundstücksbesitzers. Von den besonderen für dieselbe in dieser Hinsicht maßgebenden Bestimmungen und Einrichtungen sind nur folgende hervorzuheben:

1. In Beziehung auf Erhaltung des gebrauchsfähigen Zustandes.

α) Unterhaltung derjenigen Räumlichkeiten und Grundstücke, welche an Beamte zu Dienstwohnungen und Dienstgärten überlassen sind.

Die Bestimmungen darüber, wann und unter welchen Voraussetzungen Dienstwohnungen an die Beamten zu geben und von denselben zu übernehmen sind, wurden bereits erörtert. Die Pflicht zur Unterhaltung der Wohnungen ist zwischen dem Staat und dem Wohnungsinhaber in analoger Weise getheilt, wie dies gesetzlich und vertraglich bei Privatmiethsverhältnissen zwischen dem Miether und Vermiether der Fall ist. Indessen ist die Auffassung, als werde durch die Uebertragung einer Dienstwohnung ein privat-

rechtliches Miethsverhältniß zwischen dem Fiskus und dem Dienstwohnungsinhaber begründet, dessen Bedingungen auf beiderseitigem Uebereinkommen beruhten, zurückzuweisen. Die Annahme eines derartigen Verhältnisses ist schon deshalb ausgeschlossen, weil es sich bei Ueberweisung einer Dienstwohnung nicht um einen auf wechselseitiger Willensübereinstimmung beruhenden Vertrag, sondern um eine aus dienstlichen Rücksichten getroffene Anordnung handelt, deren Durchführung lediglich nach den von der Staatsverwaltung als angemessen erkannten und demgemäß festgesetzten Grundsätzen stattzufinden hat. Von diesem Gesichtspunkt aus sind nach den bestehenden Bestimmungen die Beamten nicht berechtigt, weder die Annahme einer Dienstwohnung überhaupt noch auch die Bedingungen, unter denen ihnen dieselbe übertragen wird, abzulehnen, während andererseits der Staat dem Beamten den Genuß der Dienstwohnung jeder Zeit entziehen kann; er kann daher auch jederzeit einseitig die Bedingungen, unter denen eine Dienstwohnung verliehen worden, abändern. Im Großen und Ganzen sind aber eben deshalb die Anforderungen, welche der Staat an die Unterhaltungspflicht der Dienstwohnungsinhaber stellt, nicht so scharf normirt wie diejenigen Bedingungen, welche im Allgemeinen der Privatvermiether dem Miether aufzuerlegen hat.

Die ganze Materie ist durch das von dem Staatsministerium erlassene Regulativ vom 31. August 1880 (Allerhöchst genehmigt unter dem 26. Juli 1880) einheitlich für die ganze preußische Monarchie geregelt worden.

Das fiskalische Interesse erfordert selbstverständlich, daß der Staat als Eigenthümer der Wohnungen und die Behörden als Verwalter derselben sowohl gegen Verringerung der Substanz der Wohnungen und ihres Zubehörs, wie auch gegen mißbräuchliche Benutzung und unwirthschaftliche Abnutzung derselben sich schützen.

Es ist deshalb zunächst eine Aufsichtsbehörde — bei der Eisenbahn-Verwaltung das betreffende Betriebsamt — bestellt, welche für die ordnungsmäßige Uebergabe, Benutzung und Rückgabe der Dienstwohnung zu sorgen hat. Zu dem Zwecke findet eine Aufstellung des Inventars der Wohnung bei der Uebergabe-Verhandlung und eine periodische Revision derselben durch höhere technische Beamte statt. Bei der Uebergabe ausdrückliche Verweisung auf das Regulativ! (Hausordnungen! Bestellung von Vicewirthen.)

Die Unterhaltungspflicht (§§ 14 und 15) ferner ist zwischen Staat und Wohnungsinhaber im Allgemeinen so vertheilt, daß dem Inhaber die laufende Unterhaltung des Innern und die Erneuerung einzelner unbrauchbar gewordener Theile, dem Staate dagegen die Unterhaltung im Aeußeren,

und die Erneuerung ganzer Theile der Wohnung, sowie der durch vis major entstandenen Schäden obliegt. Die Bestimmungen unterliegen jedoch gewissen Ausnahmen:

1. bei gemeinsamer Benutzung von Räumen und Anlagen zu mehreren Dienst-Wohnungen z. B. von Fluren, Korridoren, Treppen, werden die die Wohnungs-Inhaber treffenden Kosten nach Bestimmung der Aufsichts-Behörde antheilig von jedem Inhaber getragen;
2. bei gemeinsamer Benutzung solcher Anlagen für Dienstwohnungen und Geschäftsräume trägt der Staat allein die Kosten;
3. die Unterhaltungspflicht des Inhabers ist gänzlich ausgeschlossen bei Repräsentationsräumen und bei Dienstgärten, zu Wohnungen gehörig, die mit solchen Räumen versehen sind. (Wohnung der Direktions-Präsidenten);
4. eine Beschränkung der Unterhaltungspflicht tritt bei den an Unterbeamte überwiesenen Dienstwohnungen ein. Es sind dies die im Umzugskosten-Gesetze als solche bezeichneten Beamten, von denen aber für die Verleihung von Dienstwohnungen nur in Betracht kommen können: Kassen- und Bureau-Diener, Portiers, Weichensteller, Bahnwärter. Dieselben sind von einer ganzen Anzahl von Leistungen, die den oberen Beamten auferlegt sind, entbunden (§ 17).

β) Sicherung des eigenen Besitzstandes und der Nachbar-Grundstücke gegen Feuersgefahr.

In Beziehung auf die ersteren kommen hier besonders die Feuerlöschordnungen, welche namentlich für die größeren Bahnhöfe und Bureaus ausgearbeitet sind, in Betracht. Dieselben bestimmen, welche Beamte die Leitung und die Ausführung der Löschanstalten zu übernehmen haben, sie weisen jedem derselben ihre Aufgabe und ihren Platz für den Fall eines Brandes im Voraus zu und machen sie mit ihren Obliegenheiten und mit der Handhabung der Löschgeräthe gehörig bekannt. Die größeren Bahnhöfe werden in Branddistrikte eingetheilt, innerhalb welcher bestimmte Beamte für die Leitung bezeichnet sind. Die Löschgeräthe, die Spritzen sollen regelmäßig einer Revision unterworfen und die letzteren vierteljährlich geprobt werden. Die Distriktseintheilung und die Eintheilung der Mannschaften ist in gleichen Zeiträumen zu revidiren, wobei jeder der zur Leitung von Rettungsmaßregeln berufenen Beamten protokollarisch anzuerkennen hat, daß er mit den ihm zugetheilten Lokalitäten und seinen Funktionen genau vertraut gemacht ist.

Die Rücksichten, welche die Eisenbahn-Verwaltung wegen der besonderen Natur ihres Betriebes auf die Erhaltung des Eigenthums der Anlieger zu nehmen hat, haben in waldigen Gegenden zu der Anlage von Brandschutzstreifen geführt, um die durch Funkenwerfen eintretende Feuersgefahr zu vermeiden. Demselben Gesichtspunkt entspricht die Bestimmung, daß, wenn von den Anliegern in einer Entfernung von weniger als 38 bezw. (wenn die Eisenbahn auf einem Damme liegt) in einer Entfernung von weniger als 38 Meter plus einer Länge, die der anderthalbfachen Höhe des Dammes entspricht, Gebäude errichtet oder Materialien gelagert werden sollen, hierzu die polizeiliche Genehmigung erforderlich ist.

2. In Beziehung auf die Nutzbarmachung der Grundstücke

ist zu unterscheiden zwischen den unmittelbar oder mittelbar zu Bahnzwecken erforderlichen, und den auch nicht einmal mittelbar hierzu erforderlichen Grundstücken. Zu den ersteren gehören die Böschungen, die Lagerplätze auf den Bahnhöfen, die öffentlichen Gartenanlagen auf Vorplätzen und auf den Bahnhöfen selbst, die Schutzstreifen, die Baumschulen, die Treibhäuser; zu den letzteren alle sonstigen ländlichen und städtischen Grundstücke und Gebäude im Besitze der Eisenbahn-Verwaltung.

α) Die Lagerplätze:

Auf jedem Bahnhofe wird, wenn thunlich, ein Gebietstheil vorgesehen und freigelassen, auf welchem die größeren Versender und Empfänger solcher Massenartikeln, die ein Lagern im Freien vertragen können, dieselben nach Anmiethung ablagern können, um sie von dort nach Bedarf aufzugeben oder abzufahren. Diese Lagerplätze werden — wenn möglich — im öffentlichen Verdingungsverfahren vergeben, wobei jedoch der Zuschlag wiederum nicht etwa an den Meistbietenden zu ertheilen ist, sondern an denjenigen, welcher die beste Gewähr dafür bietet, daß er den Platz in der seinem Zwecke am meisten entsprechenden Weise gebrauchen werde. Denn die Staatseisenbahn-Verwaltung betrachtet die Lagerplätze in erster Linie nicht als eine unmittelbare Erwerbsquelle, noch als ein Objekt, aus dessen vortheilhaftester Verpachtung sie möglichst hohe Einnahmen erzielen will, sondern als ein Mittel zur Belebung und Förderung des Verkehrs. Der Pächter soll durch die ihm gebotene Möglichkeit bequemen Bezugs und Versands seiner Waaren zu möglichst lebhafter Benutzung der Bahn angeregt werden. Daher findet sich vielfach in den Verträgen die Bedingung, daß von oder nach den Lagerplätzen innerhalb eines bestimmten Zeitraums eine gewisse Güter-Menge versandt oder bezogen sein müsse, widrigenfalls der Pächter Kündigung und Entziehung des Platzes zu gewärtigen habe. Eine andere Bestimmung dagegen, die sich ebenfalls vor Jahren in den

Bedingungen hin und wieder vorfand, welche bei Steigerung des Versandes oder Empfanges von oder nach dem Lagerplatz über gewisse Grenzen hinaus eine entsprechende Ermäßigung des Pachtzinses bis zum völligen Erlaß desselben zuließ, ist von der Aufsichtsbehörde als mit den Bestimmungen des Eisenbahn-Gesetzes vom 3. Novbr. 1838, welches gleichmäßige Behandlung aller Transportinteressenten fordert, unvereinbar erklärt, und deshalb selbst im Falle öffentlicher Bekanntmachung derselben auf Wunsch der Vertreter der Industrie und Landwirthschaft untersagt worden, weil sie eine ungerechtfertigte Vergünstigung der größeren Versender und Empfänger darstelle.*)

β) Die Garten-Anlagen sollen in bescheidener möglichst wenig kostspieliger Weise angelegt werden. Neue Gartenanlagen auf den Bahnhöfen dürfen nur dann zur Ausführung gelangen, wenn die erforderlichen Mittel unter spezieller Begründung und Erläuterung in den Etat aufgenommen und genehmigt sind.

γ) Das Bestehen und die Unterhaltung von Treibhäusern, wenn auch in beschränktem Maße, wird nur da für gerechtfertigt angesehen, wo die Beschaffung von Gewächsen zur Dekoration der Wartesäle und Stationen bei häufiger vorkommenden Reisen der Allerhöchsten und Höchsten Herrschaften auf andere Weise überhaupt nicht zu ermöglichen oder nur unter verhältnißmäßig größerem Kostenaufwande zu erreichen ist, sowie in dem Falle, wo die aus besonderen Rücksichten angeordnete oder genehmigte Unterhaltung öffentlicher Anlagen solches erfordert. In allen anderen Fällen sind Treibhäuser nicht zu unterhalten.**)

δ) Die Benutzungsart der Schutzstreifen und Böschungen richtet sich nach den Bestimmungen über die Benutzung ländlicher Grundstücke, welche für Eisenbahnzwecke entbehrlich sind, soweit die ersteren nicht zur Anlage von Baum-Pflanzungen verwaltungsseitig benutzt werden.***)

ε) Die Grundsätze für die Verwendung der ländlichen Grundstücke setzt ein Erlaß des Ministers vom 28. Dezember 1877 II. 21 286 in folgender Weise fest:

Die den Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen ländlichen Grundstücke sollen zunächst, soweit ein Bedürfniß hierzu vorliegt, an Beamte, welchen

---

*) Erlaß vom 7. Juni 1879. II. IV. und vom 6. Februar 1880. IV. II. T. 7983.
**) Erlaß vom 25. August 1877. II. 6843.
***) " " 21. Februar 1887. II a. 2132. Erlaß vom 23. Juni 1885. II a. P. 10 694. Erlaß vom 27. April 1883. II a. 1817.

durch die Lage ihres amtlichen Domicils die Beschaffung der zur Führung eines Haushalts nothwendigen Feld- und Gartenfrüchte erheblich erschwert wird, behufs eigenen Anbaues der genannten Bodenerzeugnisse überwiesen werden. Die Ueberweisung darf aber in der Regel nur gegen eine angemessene Vergütung stattfinden. Ausgenommen hiervon sind nur diejenigen Grundstücke, welche in unmittelbarer Verbindung mit dem Dienstwohngebäude sich befinden (z. B. Hofräume, Vorplätze, kleinere Gärten ꝛc.) und als Zubehör der Dienstwohnungen angesehen werden müssen. Das Land, welches den Beamten hiernach überwiesen werden darf, soll im Allgemeinen den Umfang von 10 Ar nicht überschreiten, in keinem Falle aber größer sein, als zur Erzielung der für den eigenen Hausstand der Beamten nothwendigen Bodenerzeugnisse erforderlich ist.

Die den Eisenbahn-Verwaltungen gehörigen ländlichen Grundstücke, welche nicht den Beamten zur Benutzung überwiesen worden sind, werden in der Regel öffentlich — jedoch nicht auf längere Dauer als sechs Jahre*) — verpachtet.

Hinsichtlich der „Schutzstreifen" ist indessen jede Benutzungsart auszuschließen, durch welche die Zwecke, zu denen dieselben angelegt sind, beeinträchtigt werden könnten. Schutzstreifen, welche größere Waldcomplexe durchschneiden, dürfen nur unter der Voraussetzung verpachtet werden, daß nicht Rücksichten des Forstschutzes oder sonst begründete Interessen der Waldbesitzer entgegenstehen. In Fällen der bezeichneten Art soll vor Einleitung der öffentlichen Verpachtung die Benutzung der Schutzstreifen den Waldbesitzern gegen angemessene Vergütung angeboten werden.

Die zuständigen Eisenbahn-Betriebsämter ferner haben pflichtmäßig zu erwägen, ob bei der Verpachtung von Grundstücken, welche nur von der Bahn aus zugänglich sind, oder von Schutzstreifen und Böschungsflächen unter Ausschluß von Privatpersonen lediglich die Beamten und Arbeiter der Bahn zum Bieten zugelassen sind.

Der Zuschlag an einen Bahnmeister oder an einen Stations-Beamten vom Stations-Assistenten an aufwärts bedarf der Zustimmung des vorgesetzten Eisenbahn-Betriebsamts.

Besitzt die Eisenbahn-Verwaltung städtische Grundstücke, die sie weder zu Betriebszwecken noch zu Dienstwohnungen verwenden kann, so werden dieselben durch Vermiethung oder Verpachtung ebenfalls nutzbar zu machen gesucht.

---

*) Erlaß vom 22. Januar 1892. IV (I) 5710.

V. Uebertragung von Staatsgrundeigenthum zwischen verschiedenen Staatsverwaltungszweigen.

Die Vermehrung oder Verminderung des eisenbahnfiskalischen Grundeigenthums erfolgt entweder durch freihändigen An- oder Verkauf bezw. durch Enteignung.

Daß zur Veräußerung immer die ministerielle Genehmigung erforderlich, ist schon im Allgemeinen Theil (S. 161) hervorgehoben. Die Einholung derselben erfolgt auf Grund vierteljährlicher Nachweisungen der zu veräußernden Parzellen. Bei den zu stellenden Veräußerungs-Anträgen ist regelmäßig der Nachweis zu führen, daß die betreffenden Theile nicht nur der Verwaltung selbst, sondern auch den Verwaltungen, deren Bahnlinien etwa an demselben Orte einmünden, entbehrlich sind, auch daß keine Verkaufs- oder Wiederverkaufsrechte auf denselben ruhen. Außerdem ist in der Nachweisung anzugeben, auf welche Weise die Grundstücke vom Staate oder von der ehemaligen Privatbahn erworben sind, und in welcher Weise die Verwendung und Verrechnung des Erlöses erfolgen soll, ob er bei dem betreffenden Baufonds in Rückeinnahme zu stellen oder, wenn letzterer geschlossen, an die General-Staatskasse abzuliefern ist. Letzterenfalls ertheilt der Minister das Einnahme-Mandat auf Grund jährlicher ihm von den einzelnen Direktionen einzureichender Nachweisungen über die verkauften Grundstücke, Baumaterialien u. s. w.*)

Die Vermehrung und Verminderung des eisenbahnfiskalischen Grund-Eigenthums kann indessen auch durch Uebernahme von anderen staatlichen Verwaltungszweigen und durch Abgabe an solche erfolgen. Dieselbe findet unentgeltlich statt. Früher blieben Bodenflächen, welche ein Staats-Verwaltungszweig von einem anderen in Benutzung nahm, gewöhnlich Eigenthum des letzteren, die Eisenbahn-Verwaltung zahlte sogar dem Domainenfiskus oder Forstfiskus vielfach einen Pachtzins für die Ueberlassung. Seit dem Jahre 1884**) ist diese Praxis jedoch verlassen und dahin abgeändert, daß diejenigen Flächen, welche die Eisenbahn-Verwaltung dauernd zu ihrem Betriebe braucht, ihr unentgeltlich abgetreten werden. Die Abtretung erfolgt jedoch unter Werthberechnung, da der Werth dem Staatsbahn-Anlage-Kapital hinzugerechnet wird, ebenso wie umgekehrt diejenigen Grundflächen, welche der Eisenbahn-Fiskus an andere fiskalische Ressorts seinerseits abtritt, von dem Anlage-Kapital abgerechnet werden.

Nur die aus forstfiskalischem Terrain herrührenden „Brandschutzstreifen“ verbleiben dem Forstfiskus.

---

*) Erl. v. 29. Januar 1883. IIa (b) 18431 u. v. 14. Juli 1883. IIb (a) 5540.
**) Erl. vom 3. Mai 1884. IIb (a) 6963.

Dritte Abtheilung.

Ordnung der einzelnen Dienstzweige der Transport-Verwaltung.

Die Eintheilung dieses Verwaltungszweiges ist bereits im Allgemeinen Theile (S. 165 fg.) besprochen worden. Von den dort aufgeführten Angelegenheiten scheiden aus der nachfolgenden Darstellung aus:

hinsichtlich des Verkehrsdienstes: die Bildung der Transportpreise, und die Tarifpolitik, die Festsetzung der transportrechtlichen, in den Gesetzen und den Betriebs-Reglements*) enthaltenen Bedingungen, unter denen der Frachtvertrag abgeschlossen wird und die Aufnahme von Personen, Gepäck, Thieren, Leichen, Fahrzeugen und Gütern zur Beförderung erfolgt;

hinsichtlich des Betriebsdienstes die Aufstellung und Durchführung der Fahrpläne, die Abwickelung des äußeren Stations-, des Zug-, Maschinen- und Werkstätten-Dienstes, soweit dieselben auf lediglich betriebstechnischen Gesichtspunkten beruhen.

A. Der Verkehrsdienst.

Derselbe zerfällt in den Abfertigungsdienst für a) den Personen-, b) den Gepäck-, Vieh-, Fahrzeug- und Leichen- und c) den Güter-Ver-

*) Die Betriebs-Reglements, auf Grund deren die Verwaltungen die Transporte übernehmen, sind bisher in allen denjenigen Verbands-Verkehren, welche sich nicht innerhalb der Grenzen des deutschen Reichs oder des Vereinsgebiets abwickeln, mit den außerhalb dieser Grenzen stehenden Verbandsverwaltungen bei Gründung des Verbandes je besonders vereinbart worden. Die daraus entsprungenen zahlreichen Verschiedenheiten derselben werden indessen, sobald das Berner Uebereinkommen angenommen sein wird, wenigstens für den internationalen Verkehr zwischen denjenigen Staatsgebieten, welche demselben angehören, d. h. Deutschland, Belgien, Frankreich, Italien, die Niederlande, Luxemburg, Oesterreich-Ungarn, Rußland und die Schweiz zum wesentlichsten Theile verschwinden, da das Berner Uebereinkommen die ausschließliche Grundlage der Betriebs-Reglements für den internationalen Eisenbahn-Verkehr dieser Staaten miteinander bildet und die für den Abschluß des Transportvertrages mit den Frachtnehmern in Betracht kommenden rechtlichen Beziehungen durch einheitliche Bestimmungen regelt, von denen eine Abweichung nicht gestattet ist. Dasselbe ist auch die Veranlassung, daß zur Zeit fast alle Betriebs-Reglements nicht nur für den internationalen (einschließlich des innerhalb des Vereinsgebiets sich bewegenden) Verkehrs sondern — behufs Herbeiführung möglichster Uebereinstimmung der Bedingungen für den internationalen und den innerstaatlichen Verkehr — auch für den letzteren einer Umarbeitung auf der Grundlage des Berner Uebereinkommes unterzogen werden.

kehr. Diese Dreitheilung ist durch die verschiedene Natur der Beförderungsgegenstände geboten, welche je besondere Einrichtungen in Beziehung sowohl auf die Abfertigung und Beförderung derselben, wie auf die Einziehung und Abrechnung der Einnahmen für ihre Beförderung erforderlich macht. Eine Ausnahme hiervon bildet die Beförderung von Militär-Personen und Gütern, für welche, im Falle sie zu Lasten der Militär-Verwaltung erfolgt und die zu bezahlenden Frachtgebühren gestundet werden, völlig gleichmäßige Formen der Abfertigung, Einnahme-Erhebung und Abrechnung bestehen.

Auf keinem anderen Gebiete des Eisenbahn-Wesens tritt — wie schon in der Einleitung des Allgemeinen Theils hervorgehoben — der zur Centralisation drängende Charakter desselben, die Nothwendigkeit einheitlicher und gleichartiger Einrichtungen und Vorschriften in ähnlicher Weise hervor, wie auf dem des Transportdienstes. Wurde diese Einheitlichkeit der Behandlung für die Beförderung von Militär-Personen und Bedürfnissen im Frieden und im Kriege im ganzen deutschen Reiche auf Andringen der Heeres-Verwaltung schon alsbald nach der Gründung desselben herbeigeführt, so ist es den Bestrebungen des deutschen Verkehrs-Verbandes zu danken, daß die deutschen Eisenbahnen nunmehr auch hinsichtlich der Abfertigung von Privat-Personen und -Gütern eine ähnliche Einheit der Vorschriften, wenigstens je innerhalb der verschiedenartigen Zweige des Abfertigungsdienstes, besitzen.

Zuerst im Jahre 1868 als „conforme Dienstvorschriften für die Expedition von Personen, Gepäck, Gütern" für die drei östlichen preußischen Staatsbahn-Bezirke Berlin, Bromberg, Breslau zur Einführung gelangt, dann im Jahre 1878 auf alle Preußischen Staatsbahnen, im Jahre darauf auf den Tarifverband übertragen, sind dieselben seit dem 1. Oktober 1891 nach wiederholter gründlicher Durcharbeitung und Prüfung als „Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften des deutschen Eisenbahn-Verkehrs-Verbandes für die Beförderung von Personen, Reisegepäck, Leichen, Fahrzeugen, lebenden Thieren, Eil- und Frachtgütern" im ganzen deutschen Reiche eingeführt, freilich mit der Beschränkung, daß der von der „Buchführung, Rechnungslegung und Kassen-Verwaltung" handelnde Abschnitt IV zunächst nur für die preußischen Staatsbahnen gilt. Auch in Betreff der übrigen Vorschriften hat nur das allen Mitgliedern des Verbandes Gemeinsame Aufnahme gefunden. Etwaige besondere Eigenthümlichkeiten des Verfahrens, die mit den allgemeinen Vorschriften verträglich, daneben seitens der einzelnen Eisenbahnnetze beibehalten werden mußten, sind in besondere Ausführungsvorschriften verwiesen worden. Soweit die preußische Staatsbahn-Verwaltung solche noch für nothwendig erachtete, hat sie die-

selben einheitlich für ihren Bereich festgestellt und in einer Sonder-Ausgabe der Vorschriften des Verkehrs-Verbandes als Zusatzbestimmungen zu den letzteren in den Text mit besonderer Schrift eingefügt.

Diese sind dann wiederum von den einzelnen preußischen Staatsbahn-Verwaltungen, soweit es die besonderen örtlichen Verhältnisse und Einrichtungen ihres Bezirks erforderten, ergänzt worden.

Neben den Abfertigungs-Vorschriften kommen aber für die Regelung des Verkehrsdienstes, abgesehen von den Bestimmungen der Betriebs-Reglements, noch alle jene Vorschriften in Betracht, welche theils der Verein der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen in der Gestalt von besonderen Vereins-Uebereinkommen, theils der Verkehrs-Verband als sogenannte „Kundmachungen" auf diesem Gebiete erlassen hat, sowie alle in den Tarifen und Dienstbefehlen der einzelnen Transportverbände enthaltenen Bestimmungen, zu deren Erlaß die besonderen Verhältnisse der letzten nöthigten.

Die Vorführung der Gesammtheit dieser Vorschriften würde über den Zweck dieses Werks hinausgehen, da dasselbe nicht den Anspruch erhebt, ein Lehrbuch des praktischen Abfertigungsdienstes zu sein. Nur die allgemeinen für die Beförderung von Reisenden und Gütern u. s. w. getroffenen Einrichtungen und die Grundzüge des Abfertigungs- und Abrechnungsdienstes auf den preußischen Staatsbahnen nebst den dafür maßgebenden Gesichtspunkten sollen im Nachfolgenden eine kurze Darstellung finden.

I. Die Beförderung von Reisenden.

a) Ordnung des Abfertigungsdienstes.

Die Fahrberechtigung wird entweder durch Zahlung des tarifmäßigen Beförderungspreises oder durch Gewährung freier Fahrt erlangt.

Die Ausübung dieser Berechtigung ist in beiden Fällen an den Besitz eines Fahrausweises, eines Berechtigungsscheines geknüpft, dessen Form und Inhalt in beiden Fällen verschieden ist.

1) Die entgeltliche Fahrberechtigung.

a. System und Gattungen der Fahrausweise.

Der Inhalt der Ausweise für die entgeltliche Beförderungsberechtigung ist ein durch die Betriebs-Reglements vorgeschriebener gleichmäßiger. Er besteht in der Angabe der Anfangs- und Endstation der Fahrstrecke, des Fahrpreises, insofern derselbe nicht Valuta-Schwankungen unterliegt, und der Zeit oder des Zuges, für welche der Schein Gültigkeit hat. Außerdem sind die Ausweise sämmtlich mit einer — nicht durch das Betriebs-Reglement vorgeschriebenen — Kontrolnummer versehen.

So einheitlich aber der Inhalt, so verschieden ist die Form der Fahrausweise. In dieser Beziehung sind eine Anzahl von Systemen derselben zu unterscheiden, deren Abweichungen von einander sich auf die besonderen Umstände, Voraussetzungen und Zwecke der einzelnen Reisen, sowie auf die Verschiedenheit in dem bei der Verausgabung der Fahrausweise zu beobachtenden Verfahren gründen.

Es kommt dabei in Betracht, ob die Fahrt nur einmal oder mehrere Male auf derselben Strecke zurückgelegt werden soll, ob die Berechtigung nur für eine einzelne Strecke oder für mehrere zu einer längeren Fahrt oder zu einer Rundreise vereinigte Strecken verlangt wird, ob es sich um die Beförderung einer einzelnen Person oder von größeren zusammengehörenden Gesellschaften handelt, ob sie in fahrplanmäßigen bezw. von der Verwaltung selbst eingerichteten Sonderzügen, oder in einem besonders bestellten Sonderzuge erfolgen soll, endlich ob die Ausgabe der Fahrberechtigung durch das Abfertigungs- oder durch das Zugpersonal stattfindet.

Hiernach zerfallen die Ausweise in:

aa) Fahrkarten; diese werden wieder unterschieden in

- α) Edmonson'sche Fahrkarten,
- β) Blankokarten,
- γ) Zeitkarten,
- δ) Zettelfahrkarten,

bb) Fahrscheinhefte, unterschieden in

- α) feste } Fahrscheinhefte,
- β) zusammenstellbare } Fahrscheinhefte,

cc) Beförderungsscheine,

dd) Abfertigungsscheine.

Die Fahrkarten und Fahrscheinhefte gelten für Einzelreisen, die Beförderungsscheine für Gesellschaftsreisen, die Abfertigungsscheine für Reisen in besonders bestellten Sonderzügen. Gemeinsam den beiden ersten Systemen, mit Ausnahme der Blanko-Karten und -Scheine, ist die Verschiedenheit der Farbe für die einzelnen Klassen (gelb, grün, braun, grau).

aa) Das System der Fahrkarten.

α) Das bei weitem gebräuchlichste System für alle Fahrausweise ist das Edmonson'sche.

Die Edmonson'schen Fahrkarten bestehen aus einem kleinen rechteckigen Stück fester Pappe, welche, von Papierfabriken geliefert, in den Billet-Druckereien der Eisenbahn-Verwaltungen selbst mit dem erforderlichen Inhalt bedruckt werden. Die Karten sind behufs Verwendung als Rückfahrkarten mit einem weißen Längsstreifen in der Mitte versehen, als Militärfahrkarten querseitig (links weiß, rechts braun) getheilt und zeigen behufs Benutzung

als Kinderbillets einen schrägen schwarzen Strich, welcher die Karte in der Querrichtung in zwei ungleiche Abschnitte theilt, deren kleinerer bei Kinderfahrten von der Ausgabestelle abgeschnitten wird.

Die Edmonson'schen Karten werden für gewöhnliche Hin- und Rückfahrkarten, für Regie-Sonderzüge, für Sommer- und Badereisen-, für Wochen-Abonnements der Arbeiter, für das Betreten des Bahnsteigs, sowie als Zuschlags- und Zusatzkarten benützt. Sie werden mit vollem Vordruck auf den einzelnen Stationen für die verschiedenen Richtungen und Stationsverbindungen vorräthig gehalten, um auf Verlangen sofort ausgegeben werden zu können, und werden zu diesem Zwecke nach Richtungen, Stationen, Klassen, Hin- und Rückfahrt und sonstigen Gattungen, kolonnenweise, getrennt in Billetschränken, jede Kolonne von unten nach oben nach der aufsteigenden Kontrol-Nummer geordnet, aufbewahrt. Die letztere geht bei einzelnen Gattungen von 0001 bis 10 000.

Auf den preußischen Staatsbahnen gilt es als Grundsatz, die direkte Personen- und Gepäckbeförderung soviel wie möglich auszudehnen. Jedenfalls aber sollen direkte Fahrkarten nach allen Stationen des engeren Verkehrsgebiets der Station, nach dem Sitze der zuständigen Gerichts- und Verwaltungsbehörden und nach den bedeutenderen Handelsplätzen auf derselben aufgelegt werden. Die Abfertigungsbeamten sind gehalten, falls sich durch öftere Nachfrage seitens des Publikums ein Bedürfniß nach Herstellung bisher nicht vorhandener direkter Fahrkarten ergiebt, hiervon zuständigen Orts Anzeige zu erstatten.*)

Allerdings findet dies Verfahren eine natürliche Grenze in der Beschränktheit des Raumes und in finanziellen Rücksichten, da das Vorhandensein direkter Fahrkarten mit vollem Vordruck für alle möglichen Stationsverbindungen übergroße Aufbewahrungsräume und unwirthschaftliche Aufwendung von Beschaffungsmitteln für Fahrkarten voraussetzt, für welche größtentheils nur ein ganz seltener Bedarf vorhanden ist. Es ist deshalb zur Ergänzung des Edmonson'schen Fahrkarten-Systems

β) das Blankokarten-System zugelassen worden. Auf den Blankokarten ist nur der äußere Rahmen für den Inhalt der Fahrkarten vorgedruckt, während ihre Ausfüllung hinsichtlich der Wagenklasse, der Abgangs- und Bestimmungsstation sowie des Preises erst bei Lösung der Karte durch den Schalterbeamten handschriftlich auf Grund eines Kilometerzeigers und einer Preistafel erfolgt. Es können infolgedessen für alle diejenigen Stationsverbindungen Blankokarten ausgegeben werden, deren Entfernung der Kilometerzeiger angiebt. Den Preis der Fahrkarte ergiebt der in der Preis-

*) Erlaß vom 11. September 1887. II b. T. 3713.

tafel für die betreffende Entfernung und Klasse u. s. w. enthaltene Satz. Auch die Form der Blankokarten entspricht nicht dem Edmonson'schen System, vielmehr besteht die Blankokarte aus drei Theilen, von denen der erste als ein der Abfertigungsstelle verbleibender Stamm, der andere, ihm völlig gleiche Abschnitt als Fahrschein dient; beide werden im Falle des Bedarfs gleichzeitig im Wege des Durchpausens ausgefüllt. Der dritte, ungleichartige Theil, welcher nur die Angabe der Klasse und der Stationsverbindung enthält und bei Antritt der Fahrt von dem Schaffner abgenommen wird, dient als Kontrolabschnitt. Diese umständlichere Form der Blankokarte ist durch die größere Schwierigkeit bedingt, welche die Kontrole und Feststellung der Einnahmen aus dem Verkauf derselben verursacht.

γ) Einen weiteren Ersatz für die Edmonson'sche Karte bietet die sogenannte Zettelfahrkarte, welche zwar ebenfalls vollen Vordruck der Bestimmungsstation, des Preises und der Klasse enthält, aber von der ersteren sich dadurch unterscheidet, daß sie aus leichterem Stoff — aus dünnem Papier — hergestellt ist und mit den übrigen Karten gleicher Art in Rollen oder Heften zusammenhängt. Diese Form, welche derjenigen der Pferdebahnbillets nachgeahmt ist, kommt da zur Anwendung, wo die Ausgabe in den Händen des Zugführers liegt, und ist zur leichteren Aufbewahrung und bequemeren Handhabung seitens der letzteren gewählt worden. Die Zugführer sind mit der regelmäßigen Ausgabe der Fahrscheine auf Bahnen untergeordneter Bedeutung überall da betraut worden, wo die Verwaltung Haltepunkte für den Personenverkehr eingerichtet hat, ohne dieselben zugleich mit einem ständigen Abfertigungsbeamten auszurüsten. Die Ausgabe dieser Zettelfahrkarten erfolgt indessen nur bis zur nächsten ordentlichen Fahrkarten-Ausgabestelle.

Diejenigen Fahrkarten, mit denen sonst noch die Zugführer auf Grund des § 14 des Betriebsreglements ausgestattet sind, die zum Verkauf an Reisende, welche ohne Fahrkarte oder ohne gültige Fahrkarte den Zug besteigen oder in demselben angetroffen werden, bestimmten, haben die Edmonson'sche Form.

δ) Die letzte Gattung der Fahrkarten ist die der Zeitkarten. Das System derselben gewährt die Möglichkeit, durch einmalige Lösung einer Fahrkarte die Berechtigung zu einer mehrmals wiederholten Benutzung derselben Strecke in Hin- und Rückfahrt zu erlangen, sei es für eine beschränkte sei es für eine beliebige Zahl von Fahrten, je innerhalb eines bestimmten Zeitraumes. Der letztere kann verschieden lang bemessen sein, und erstreckt sich von einer Woche bei den sogenannten Arbeiter-Wochenkarten bis zu zwölf Monaten. Die Zeitkarten werden unterschieden nach allgemeinen Zeitkarten, nach Schüler-, Arbeiter-, Familien- und Zeitkarten nach benach-

garten Fluß- und Seebädern. Sie werden für jede Stationsverbindung, für welche direkte Fahrkarten ausgegeben werden, und — mit alleiniger Ausnahme der Arbeiterwochenkarten — auf den Namen ausgestellt. Der Fahrberechtigte muß sie — behufs Ermöglichung der Prüfung der Berechtigung des jeweiligen Inhabers zu ihrer Benutzung im Wege der Handschriften-Vergleichung — mit Namensunterschrift versehen, wogegen von der früher üblichen Kontrolmaßregel der Aufklebung einer Photographie des Berechtigten zunächst wieder Abstand genommen worden ist. Auch die Form der Zeitkarten ist mehrfach verschieden. Die Arbeiterwochenkarten haben Edmonson'sche Form (auf der Rückseite sind hintereinander die einzelnen Tage der Woche abschnittsweise aufgedruckt); die nur zu einer beschränkten Anzahl von Fahrten und Rückfahrten berechtigenden Zeitkarten zeigen ein größeres Format; auf ihren vier Seiten befinden sich so viele mit H und R (Hin- und Rückfahrt) bezeichnete Felder aufgedruckt, als Hin- und Rückfahrten auf Grund derselben zurückgelegt werden dürfen. Die zu einer beliebigen Anzahl Fahrten berechtigenden Zeitkarten sind mit besonderem Ledereinband versehen und zum Zusammenlegen eingerichtet. Die Familien-Zeitkarten bestehen aus einer Stammkarte und so vielen Nebenkarten, als außer dem Inhaber der Stammkarte Mitglieder eines und desselben Hausstandes betheiligt sind, wobei die Nebenkarten auch auf eine andere Klasse und auf andere Entfernungsstrecken (jedoch von derselben Ausgangsstation aus) lauten können als die Stammkarte.

bb) Das System der Fahrscheinhefte

beruht auf der Zusammenstellung einer Anzahl einzelner Fahrscheine für mehrere, sich aneinander schließende Strecken, die im Verlaufe einer bestimmten Frist zu durchfahren sind. Fahrscheinhefte werden zunächst für einfache Reisen, namentlich im internationalen Verkehr, ausgegeben, welche auf weite Strecken mit einer größeren Anzahl von Uebergangs- und Zugwechsel-Stationen übernommen werden, an denen eine größere Anzahl von Verwaltungen betheiligt sind, Reisen, welche mit Rücksicht auf die nothwendigen Unterbrechungen eine längere Gültigkeitsdauer des Fahrscheinhefts erfordern. Die Form des Fahrscheinhefts ist in solchen Fällen der Edmonson'schen Fahrkarte vorzuziehen, theils weil die letztere zu klein ist, um die erforderliche größere Zahl der Schaffner-Kontrolvermerke (Durchlochungen) aufzunehmen und dem Bahnpersonal die nöthige Uebersicht über die wirklich bereits durchfahrenen und die noch zu durchfahrenden Strecken zu gewähren, theils weil die einzelnen Verwaltungen vielfach wünschen, durch die Abnahme des für ihre Strecken geltenden Einzel-Fahrscheines einen Belag über die erfolgte Benutzung derselben in die Hände zu bekommen.

Seine hauptsächlichste Anwendung aber findet das Fahrscheinheft-System auf dem Gebiete der Rundreisen im inländischen sowohl wie im ausländischen Verkehre. Solche Fahrscheinhefte werden entweder von der Eisenbahnverwaltung für von ihr selbst ausgewählte Rundreisen vorräthig gehalten („feste Fahrscheinhefte“), oder sie werden nach dem Wunsche des Reisenden vor dem Antritt der Fahrt zu einer Rundreise von beliebiger Ausdehnung aus einzelnen Fahrscheinen zusammengestellt, welche jede Verwaltung für bestimmte Strecken ihres eigenen und anderer Bezirke dauernd in Vorrath hält („zusammenstellbare Rundreise-Hefte“).

Endlich findet das Fahrscheinheft-System noch in der Weise Anwendung, daß einzelnen größeren Reiseunternehmern wie Cook, Stangen u. s. w die eigene Herstellung von bestimmten Strecken-Fahrscheinen für die von ihnen zu veranstaltenden, großen internationalen Reisetouren gestattet wird. Diese werden von den betreffenden Verwaltungen nur abgestempelt und nach Bezahlung des Preises, — wobei übrigens nicht wie bei den anderen, von der Verwaltung selbst auszugebenden Fahrscheinen eine Preisermäßigung gewährt wird, — den Reiseunternehmern zur beliebigen Verwendung ausgehändigt. Das sich hieraus zu dem englischen Reiseunternehmer Cook ergebende Vertragsverhältniß wird für die preußischen Staatsbahnen durch die Königliche Eisenbahn-Direktion in Köln (linksrheinische) geregelt*).

Das System der zusammenstellbaren, von den Eisenbahn-Verwaltungen selbst auszugebenden Fahrscheinhefte hat aber mit Rücksicht darauf, daß die auf Grund derselben zurückzulegenden Reisen sich häufig über das Gebiet einer größeren Anzahl von Verwaltungen erstrecken, eine besondere, gemeinsame Regelung seitens des Vereins deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in den vom 1. Mai 1891 ab gültigen „Bestimmungen über die Ausgabe von zusammenstellbaren Fahrscheinheften“ erfahren, welche nicht nur die allgemeinen Voraussetzungen festsetzen, unter denen die Ausgabe derselben an das Publikum gestattet sein soll, sondern auch das unter den Vereins-Verwaltungen selbst hinsichtlich des Austausches von Strecken-Fahrscheinen und der Abrechnung über die Benutzung derselben zu beobachtende Verfahren regeln.

In ersterer Beziehung sind namentlich die Bestimmungen hervorzuheben, wonach zusammenstellbare Fahrscheinhefte nur ausgegeben werden dürfen, wenn die Gesammtlänge aller Fahrscheinstrecken der Reise mindestens 600 km beträgt, auch die Reise in der Regel nach dem Ausgangsorte zurückführen muß, jedoch keine eigentliche Rundreise und selbst insofern keine zusammenhängende Tour zu sein braucht, als es gestattet ist, das Vereinsgebiet auf

*) Erlaß vom 17. April 1883. IIb. T. 2242.

bestimmt bezeichneten Stationen der See- und der trockenen Grenzen desselben zu verlassen und wieder zu betreten.

Uebrigens werden in den zusammenstellbaren Fahrscheinheften auch Strecken-Fahrscheine für Dampfschiff- und Fuhrwerk-Strecken aufgenommen.

Behufs Erleichterung der Herstellung und Ausgabe der zusammenstellbaren Fahrscheinhefte durch die einzelnen Ausgabestellen haben ferner die Vereinsverwaltungen folgendes Verfahren vereinbart:

Die geschäftsführende Direktion des Vereins giebt alljährlich ein Verzeichniß der von jeder Vereins-Verwaltung hergestellten Strecken-Fahrscheine heraus, welches die Anfangs- und Endstation, die Ausgabestellen derselben, diejenigen Stationen und Häfen, in denen das Vereinsgebiet verlassen und wieder betreten werden darf, die kilometrischen Längen der Strecken, die Preise, sowie die etwaigen Aufenthaltsstationen ersehen läßt. Die Streckenfahrscheine zerfallen in sogenannte „feste Fahrscheine", auf welchen alle erforderlichen Angaben vorgedruckt sind, und in „Blankoscheine", in welche diese Angaben erst bei Lösung des Fahrscheinheftes von der dasselbe zusammenstellenden Ausgabestelle nach Maßgabe des vorerwähnten Vereinsverzeichnisses eingetragen werden. Es ist zunächst dem selbständigen Ermessen jeder Verwaltung überlassen, für welche Strecken überhaupt und sodann für welche derselben sie feste Fahrscheine, für welche sie dagegen nur Blankoscheine ausgeben will. Doch ist nach § 1 der Vorschriften jede Vereinsverwaltung gehalten, auf Verlangen anderer Verwaltungen Streckenscheine für die eine oder die andere Strecke, für welche sie selbst solche bisher nicht aufgelegt hat, zur Verfügung zu stellen, mit der Maßgabe, daß bei etwaiger Weigerung, diesem Verlangen zu entsprechen und in Ermangelung einer Einigung zwischen ihnen der Ausschuß für Angelegenheiten des Personenverkehrs über den Antrag endgültig entscheidet. Sowohl die festen, wie die Blankostrecken-Fahrscheine werden von den einzelnen Verwaltungen — die ersteren streckenweise — in Heften von 25—50 Stück hergestellt und ihren verschiedenen Ausgabestellen in genügender Anzahl nicht nur für den eigenen Gebrauch sondern auch zur Abgabe an die Ausgabestellen anderer Vereinsverwaltungen, welche darum nachsuchen, überwiesen. Diese letzteren haben ihren Bedarf an den einzelnen Fahrscheinheften alljährlich bis zu einem bestimmten Zeitraum bei den Ausgabestellen der herstellenden Verwaltung anzugeben, wobei es zunächst ihrer Entschließung überlassen ist, ob sie Blankoscheine oder feste Fahrscheine beziehen wollen. Für bestimmte Gattungen von Strecken, sowie auf Verlangen der liefernden Verwaltung für besonders häufig befahrene Strecken müssen sie jedoch feste Fahrscheine anfordern.

cc) Das System „der Beförderungsscheine“ kommt nur bei gemeinsamen Schulfahrten und Reisen nach Ferienkolonieen, welche unter Aufsicht der Lehrer oder Lehrerinnen erfolgen, sowie bei Fahrten von Arbeiter-Gesellschaften in vierter Wagenklasse zur Anwendung. Sie werden für die Gesammtheit der Theilnehmer unter Berechnung des Gesammtpreises auf demselben, über welchen die Fahrkarten-Ausgabe gleichzeitig quittirt, von der letzteren ausgestellt, wogegen der die Ausfertigung beantragende Lehrer ꝛc. der letzteren einen von ihm unterschriebenen, formularmäßig hergestellten Revers übergiebt, in welchem er sich dafür verbürgt, daß mit dem Beförderungsschein kein Mißbrauch getrieben wird. Dieser Revers findet übrigens auch bei Fahrten sonstiger Gesellschaften zu ermäßigten Preisen, für welche ein Beförderungsschein nicht ausgestellt wird, Anwendung. Der Beförderungsschein besteht aus zwei Abtheilungen, einem Stamm und dem eigentlichen Schein, von denen der erstere in den Händen der Fahrkartenausgabe zurückbleibt. Bei Schulfahrten genügt lediglich dieser Schein als Fahrausweis, bei Fahrten größerer Arbeiter-Gesellschaften dagegen wird jedem einzelnen Theilnehmer außerdem noch ein besonderer Fahrausweis in Gestalt einer Edmonson'schen Fahrkarte mit der Bezeichnung „Gesellschaftskarte“ ausgehändigt, weil die einzelnen Theilnehmer nicht derart unter der Kontrole des Leiters stehen, daß dieser die Verantwortlichkeit für etwaigen Mißbrauch des Beförderungsscheines allein zu übernehmen im Stande wäre.

Es bleibt endlich das

dd) System der Abfertigungsscheine

zu erwähnen, welches bei Bestellung eines Sonderzuges zur Anwendung gelangt. Der Preis für die letzteren wird auf Grund besonderer tarifarischer Bestimmungen nach Maßgabe der gestellten Anzahl von Lokomotiven und Wagen berechnet und macht deswegen ein besonderes Verrechnungs-Formular erforderlich. Dasselbe besteht aus drei Abtheilungen, dem Abfertigungsschein selbst, welcher die Preisberechnung seitens der Fahrkarten-Ausgabe im Einzelnen enthält und der letzteren zum eigenen Ausweis verbleibt, dem Beförderungsschein, welcher nur eine kurze Notiz über die Zielstation des Sonderzuges enthält und dem Zugführer behufs Eintragung etwaiger Veränderungen in der Zusammensetzung des Zuges während der Fahrt und Abgabe an den Vorsteher der Zielstation eingehändigt wird, und endlich einer Bescheinigung, welche der Besteller des Zuges für den Fall erhält, daß der Fahrpreis — was als Regel gefordert wird — vor Abgang des Zuges gezahlt wird. Bei diesen Sonderzügen kommen indessen, soweit sie für Allerhöchste und Höchste Herrschaften gestellt werden, auch Stundungen

der Fahrpreise vor. Der Betrag derselben wird erst nachträglich von dem betreffenden Hofmarschallamte eingefordert.

b) Ausgabe der Fahrausweise.

Die Stellen, an welche sich die Reisenden behufs Erlangung der vorstehend aufgeführten verschiedenen Arten von Fahrausweisen zu wenden haben, sind je nach den Voraussetzungen, von denen die Gewährung derselben abhängig ist, verschieden.

Bei allen denjenigen Ausweisen, deren Preis feststeht, mag er nun aufgedruckt sein oder erst aus den vorhandenen Preistafeln berechnet und handschriftlich in die Fahrkarte eingetragen werden, liegt der Verkauf in den Händen der Fahrkarten-Ausgabestellen. Wo dagegen besondere Fahrpreisermäßigungen in Betracht kommen, deren Gewährung von zuvor festzustellenden thatsächlichen Voraussetzungen abhängig ist oder eine umständlichere Ermittelung des Fahrpreises nothwendig macht, hinsichtlich deren es jedoch an Einrichtungen fehlt, welche — bei Feststellung des letzteren durch die Fahrkarten-Ausgabestelle — der Verwaltung die Möglichkeit bieten, die Richtigkeit dieser Berechnung, die Einhebung des vollen Betrages und die Belastung der Ausgabestelle mit demselben zu prüfen, da findet gewöhnlich der Verkauf unter Mitwirkung des Betriebsamts statt, welches den Fahrpreis festzustellen, unter Umständen den Ausweis selbst auszufertigen und die Ausgabestelle, durch welche derselbe dem Besteller einzuhändigen ist, mit dessen Werthe zu belasten hat.

Der Verkauf allein durch die Fahrkarten-Ausgabe beschränkt sich daher auf die Edmonson'schen Fahrkarten, die Blanko-Fahrkarten, die Fahrscheinhefte — feste und zusammenstellbare — und auf Arbeiter-Wochenkarten; derselbe findet in der Regel am Schalter unmittelbar vor Abgang des Zuges statt. Nur die zusammenstellbaren Fahrscheinhefte müssen eine gewisse Zeit vorher schriftlich unter genauer Angabe der Einzelheiten des Reisewegs bei den hierfür besonders eingerichteten Ausgabestellen bestellt werden. Dagegen sind die Anträge wegen Ausstellung aller sonstigen Zeitkarten, der Beförderungsscheine für größere Gesellschaften u. s. w., desgleichen wegen Gestellung von Sonderzügen an die Betriebsämter entweder unmittelbar oder durch Vermittelung der betreffenden Ausgabestellen zu richten. Der Abfertigungsschein für Sonderzüge wird von dem Stationsvorstand ausgestellt.

Der Ausgabe der erstgedachten Gattung von Fahrausweisen am Schalter der Fahrkarten-Ausgabe steht diejenige durch den Zugführer auf Nebenbahnen, sowie die Ausgabe durch besondere Vorverkaufsstellen gleich, welche in großen, verkehrsreichen Städten von der Verwaltung zur Bequemlichkeit des reisenden Publikums außerhalb der Bahnhöfe an geeigneten Stellen errichtet,

oder an Besitzer größerer Hotels oder auch — bei kleinen Haltestellen auf Nebenbahnen — an sonstige Privatpersonen, an Inhaber von Gasthäusern in der Nähe der Haltestellen 2c. übertragen sind*). Im ersteren Falle fällt die Organisation der Vorverkaufsstellen in den Rahmen der bestehenden Vorschriften. Die Festsetzung der Bedingungen dagegen, unter denen die Uebertragung des Verkaufs an Hotelbesitzer geschehen kann, ist den einzelnen Verwaltungen überlassen worden.**) In der Regel müssen die Inhaber der Hotels Sicherheit für die ihnen überlassenen Fahrausweise bestellen; sie erhalten jedoch keine Provision für die Uebernahme, da angenommen wird, daß sie durch den erhöhten Besuch ihrer Gasthäuser entschädigt werden, während da, wo der Fahrkarten-Verkauf kleiner Haltestellen anderen Privatpersonen übertragen ist, es den Gemeinden, in deren Interesse die Errichtung der Haltestelle erfolgte, überlassen wird, den Verkäufer zu belohnen. Die Unternehmer, welchen einzelne Fahrscheine behufs Benutzung bei der Zusammenstellung der Hefte für große internationale Reisen überlassen werden, erhalten dafür keine Provision von der Verwaltung; doch kann ihnen für die Vorausbezahlung derselben ein Diskont bis zu 1% gewährt werden.***)

Als besondere Formen der Lösung der Fahrkarten sind noch die neuerdings auf verkehrsreichen Bahnhöfen stattfindende Auslösung der 10 Pfennig kostenden Bahnsteigkarten bei einem Fahrkarten-Automaten, sowie die telegraphische Vorausbestellung derselben zu erwähnen, welche letztere auf Verlangen des Reisenden zur Anwendung gelangt, wenn auf der Abfahrt-Station direkte Fahrkarten nach der Zielstation nicht aufgelegt sind. Gegen Hinterlegung von 50 Pfennigen wird dann diejenige Unterwegsstation, auf welcher die weitere Lösung erfolgen kann, telegraphisch von dem Stationsvorsteher der Abgangsstation ersucht, die Fahrkarte zur weiteren Fahrt, erforderlichenfalls auch den Schein für die weitere Abfertigung des Gepäcks bei Ankunft des Zuges bereit zu halten. Beides wird dem Reisenden gegen Einziehung des Fahr- und Gepäckfrachtpreises auf der betreffenden Unterwegsstation am Zuge eingehändigt und gleichzeitig im Packwagen die weitere Beklebung der Gepäckstücke vorgenommen, welche zu diesem Zwecke bereit zu halten sind.

c) Die Kontrole der Fahrausweise.

Die Kontrole ist in dreifacher Richtung auszuüben; gegenüber dem reisenden Publikum, gegenüber dem Zugpersonal und gegenüber der Fahrkarten-Ausgabe.

---

*) Erl. vom 29. Dezember 1879. — II. 23670.
**) „ „ 24. Juni 1881. — IIb. T. 3863 an die Direktion Frankfurt.
***) „ „ 17. April 1883. — IIb. T. 2242.

Sie ist darauf gerichtet: 1. daß kein Reisender, sei es allein, sei es unter Mitwirkung von Bahnorganen — insbesondere des Zugpersonals oder der Fahrkarten-Ausgabe — durch mißbräuchliche oder betrügerische Benutzung der Fahrausweise sich freie Beförderung auf der Bahn verschafft, 2. daß die mit dem Verkauf der Fahrausweise betrauten Beamten die Fahrpreise richtig erheben, zum vollen Betrage buchen und abliefern.

Die zur Verhütung derartiger Mißbräuche und Unterschleife eingeführten Einrichtungen sind sehr mannigfacher Art und bilden in ihrer Gesammtheit ein in einander greifendes Ueberwachungs-System, das seine Wirkung gleichmäßig nach den vorgedachten beiden Richtungen zu äußern bestimmt ist. Sie bestehen theils in besonderen Vermerken und Zeichen in den Fahrausweisen, die entweder schon bei der Ausgabe sich auf denselben befinden, oder bei der persönlichen Kontrole darauf angebracht werden, theils in der besonderen Form der Ausweise selbst (mehrere Abschnitte), theils in einer scharf ausgebildeten überwachenden Thätigkeit besonderer Kontrolorgane; theils endlich sind sie in den Vorschriften über die Buchführung und Rechnungslegung der Ausgabestelle und über deren Kontrole gegeben, mit welcher letzteren die Kontrolmaßregel der Sammlung der benutzten Fahrausweise und deren Vergleichung mit den Buchungen über die Verausgabung derselben in Verbindung steht.

Zu den Kontrolzeichen, mit denen die Fahrausweise zu versehen sind, gehören:

α) die sogenannten Kontrolnummern, welche gleich bei der Herstellung der verschiedenen Gattungen von Fahrkarten denselben — von 0 anfangend und je nach der Häufigkeit der Benutzung dieser Gattungen bis zu einer höheren oder niederen Ziffer des Einmaleins steigend — aufgedruckt werden und den Zweck haben, sowohl die richtige Reihenfolge der Ausgabe der Fahrkarten seitens der Ausgabestelle zu sichern, wie auch — bei den Edmonson'schen Fahrkarten — der letzteren selbst und den Revisoren die Feststellung der jeweilig verausgabten Karten zu erleichtern;

β) der Abfertigungsstempel, mit dem alle Fahrkarten bei der Lösung durch die Ausgabestelle, und alle Rückfahrkarten mit mehr als dreitägiger Gültigkeit beim Antritt der Rückfahrt durch die Fahrkarten-Ausgabe der Rückfahrt-Station versehen werden.*)

Dies ist entweder ein Trocken- oder ein Durchschlagstempel, von denen ersterer bei den Fahrkarten, letzterer bei den Zettelfahrkarten und Fahrscheinheften zur Anwendung gelangt; beide sollen den Beginn und die Dauer der

---

*) Erlaß vom 23. März 1889. IIb. T. 1676; Erlaß vom 25. Juni 1889. IIb. T. 5785.

Gültigkeit der Fahrausweise kenntlich machen. Auf den Zeitkarten und den Beförderungsscheinen findet deren Angabe handschriftlich statt. Bei den Edmonson'schen Fahrkarten wird auf den preußischen Staatsbahnen durch den Trockenstempel Tag-, Monat- und Jahreszahl, die volle Tagesstunde, vor welcher der Zug abgeht, und der Buchstabe V oder N zur Feststellung, ob die Lösung des Vor- oder des Nachmittags geschehen ist, eingeprägt, bei den Fahrscheinheften durch den Durchschlagsstempel nur der Tag der Lösung. Es kann jedoch auch bei den in Hotels und durch Reiseunternehmer zur Ausgabe gelangenden Fahrkarten und Scheinen von der Abstempelung mit der Stunden- und Tageszeit abgesehen werden. Die auf den Nebenbahnstrecken durch den Zugführer zur Ausgabe gelangenden Zettelfahrkarten werden nicht abgestempelt sondern nur von dem Schaffner durchlocht.

Dieser Abfertigungsstempel gewährt sonach ein Mittel, um die Benutzung der Fahrkarten für den Tag oder Zug, für welchen sie ausgegeben sind, zu sichern und ihre Benutzung nach abgelaufener Gültigkeit zu hindern. Er ermöglicht außerdem durch Vergleichung des eingeprägten Datums und der Stunde der Ausgabe mit dem Diensteintheilungsplan der Fahrkarten-Ausgabe sowie mit dem Fahrkarten-Ausgabebuch, in welchem jeder Beamte die von ihm erfolgte Ausgabe der Fahrkarten zu den einzelnen Zügen durch Beisetzung seines Namens zu bescheinigen hat (Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften § 55 Absatz II), hinterher denjenigen Beamten der Fahrkarten-Ausgabe zu ermitteln, welcher die Fahrkarte ausgegeben hat.

γ) Die Durchlochung des Fahrausweises nach Antritt der Fahrt durch die Zange des Schaffners (Zug- und Billet- bezw. Bahnsteig-Schaffner) hat den Zweck, den Fahrausweis nach Antritt der Fahrt für eine etwaige Wiederholung derselben ungültig zu machen und will nach dieser Richtung hin die Verwaltung gegen Unredlichkeiten sowohl der Reisenden wie des Zugpersonals schützen.

Die Durchlochung soll in der Regel auf der Zugausgangsstation selbst, nicht aber während der Fahrt von den Wagentrittbrettern vorgenommen werden, weil damit erhebliche Gefahren für Gesundheit und Leben des Schaffner-Personals verknüpft sind. Es ist auch mehrfach der Versuch gemacht worden, dasselbe unbedingt zu untersagen.*) Doch ist auf einzelnen Strecken und bei gewissen Zügen der Personenverkehr so lebhaft, daß die Schaffner zum Durchlochen auf den Stationen selbst nicht die Zeit gewinnen, so daß dasselbe während der Fahrt

---

*) Erlaß vom 9. November 1890. I (II. IV.) 14372.

unbedingt zunächst nur bei allen Schnellzügen*), sowie überall da hat verboten werden können, wo, wie bei dem Berliner Stadtbahn- und Vorortverkehr, infolge der Absperrung der Bahnsteige die Fahrkartenprüfung während der Fahrt ganz entbehrlich geworden ist und nur durch die Bahnsteig-Schaffner ausgeführt wird. Dies Verbot gilt übrigens auch für die Revisionsbeamten.**)

Die bei der Durchlochung sich gleichzeitig mit eindrückende Nummer des Schaffners bietet die Möglichkeit, bei späteren Untersuchungen mit Bestimmtheit denjenigen Schaffner zu ermitteln, welcher den Fahrausweis durchlocht hat.

δ) Durch den Vermerk verlängerter Gültigkeit endlich, welcher bei Unterbrechung der Fahrt von dem diensthabenden Stationsbeamten der Uebergangs- oder Zwischenstation, auf welcher die Unterbrechung stattfindet, auf den Fahrausweis gesetzt wird (schriftlich oder mittelst einer aufzuklebenden Tektur oder eines aufzudrückenden Stempels), wird die Gültigkeit der Fahrkarte bis zu einem an demselben oder am nächstfolgenden Tage abfahrenden Zuge verlängert.

Alle diese verschiedenen Kontrolzeichen können jedoch trotz scharfer persönlicher Ueberwachung durch die Revisoren Unterschleife nicht immer verhindern, sobald Schaffner und Reisende sich zu denselben verbinden. Dieselben kommen vielmehr häufiger vor, als man annehmen sollte. Ueberwachungen des Verkehrs, welche durch geheime Kriminalbeamte auf mehreren in Berlin einmündenden Bahnen vorgenommen worden sind, haben ergeben, daß Betrügereien mit Fahrkarten von Schaffnern in beinahe gewerbsmäßiger Weise und in einem Umfange betrieben worden sind, in welchem es kaum für möglich gehalten wurde.

Folgendes sind die gewöhnlichsten Arten der Unterschleife:

Rückfahrkarten, welche nur dreitägige Gültigkeit haben, (das sind alle auf Entfernungen bis zu 200 Kilometer ausgegebenen), und deshalb zur Rückfahrt nicht abgestempelt zu werden brauchen, können, wenn sie für die Rückfahrt bereits am ersten oder zweiten Tage benutzt sind, auf kurzen Strecken, namentlich wenn diese fortwährend von demselben Schaffnerkorps bedient werden, vom Schaffner, statt abgeliefert zu werden, einem Reisenden für denselben Rückweg noch einmal verkauft werden.

Bei Rückfahrkarten mit länger als dreitägiger Gültigkeitsdauer dagegen, welche also zur Rückfahrt abgestempelt werden müssen, ist unter

---

*) Erlaß vom 13. Oktober 1891. — $\frac{\text{V. II. 7892.}}{\text{I. 15165.}}$

**) Erlaß vom 25. Oktober 1891. — V. II. 8291.

gleicher Voraussetzung eine Doppelbenutzung im Falle der Unterbrechung der Rückfahrt für die Strecke von der Unterbrechungsstation bis zur Ausgabestation möglich. Es ist auch möglich, daß der Schaffner selbst nachträglich einen Unterbrechungsvermerk auf die Fahrkarte setzt, was in Folge des Umstandes, daß diese Vermerke von den Stationsbeamten vielfach bei Wind und Wetter und im Stehen auf die Fahrkarte geschrieben werden müssen und deshalb oft recht undeutlich sind, ohne besondere Gefahr der Entdeckung geschehen kann.

Gegen diese Unterschleifsversuche hat man sich seitdem auf den preußischen Staatsbahnen durch die Anordnung zu schützen versucht, daß die Schaffnerzangen außer mit der Vorrichtung zum Durchlochen und Einprägen der Schaffnernummer auch noch mit einer solchen zum Einprägen des Datums versehen werden.*) Die Beschaffung solcher Zangen schreitet jedoch nur langsam vor. Wo dieselben in Gebrauch sind, ersetzen sie allerdings den Abfertigungsstempel für die Rückfahrt oder beim Wiederantritt der unterbrochenen Fahrt, schließen aber auf kurzen Strecken, namentlich wenn dieselben fortwährend von dem nämlichen Schaffnerkorps bedient werden, die Wiederbenutzung der Fahrkarten an demselben Tage auch nicht unbedingt aus. Hiergegen sucht man sich durch die Diensteintheilung des Zugpersonals zu helfen, indem den Schaffnern innerhalb ihres vier- bis fünftägigen Dienstturnus lauter verschiedene Strecken zur Bedienung zugetheilt werden. Außerdem soll die handschriftliche Eintragung des Unterbrechungsvermerks seitens des Stationsvorstehers, die man bisher schon theilweise durch das Aufkleben einer gedruckten Tektur zu ersetzen versucht hatte, da dieselbe indessen leicht loszulösen ist, jetzt durch Aufdrückung eines Stempels, welchen der Stationsbeamte bei sich trägt, ersetzt werden.

Eine weitere Möglichkeit des Unterschleifs war bei den in Buchform ausgegebenen Fahrausweisen durch die Vorschrift gegeben, daß die Fahrscheine für die letzte Strecke gleichzeitig mit dem Umschlage auf der vorletzten Station abgenommen wurden. Der Schaffner war dann bei Nichtablieferung des Fahrscheines in der Lage, denselben zur nochmaligen Benutzung an einen anderen Reisenden zu verkaufen. Dieser Möglichkeit ist nunmehr durch eine Vorschrift vorgebeugt, wonach der Umschlag in den Händen des Reisenden zu belassen und jeder Fahrschein ohne das Vorhandensein des Umschlages für ungültig erklärt ist.

Auch die Bestimmung, daß die Fahrausweise bei jedem Uebergang auf eine andere Bahn oder auf eine Zweiglinie, sowie bei jedem Schaffnerwechsel durchlocht werden müssen, kann bei längeren Reisen und bei Anwendung

*) Erlaß vom 15. Dezember 1887. — IIb. T. 6146.

der Edmonson'schen Karten dadurch zu Unterschleifen Veranlassung geben, daß es bei der großen Anzahl der in diesem Falle vorzunehmenden Durchlochungen schließlich nicht mehr möglich ist, festzustellen, ob die Karte völlig ausgenutzt ist oder nicht, und dadurch Gelegenheit zu wiederholter Benutzung geboten wird. Einzelne preußische Staatsbahn-Verwaltungen waren deshalb bereits dazu übergegangen*), das wiederholte Durchlochen auf Uebergangs- und Abzweigungsstationen, sowie beim Schaffnerwechsel zu untersagen, und sich in diesen Fällen lediglich mit einer Revision der Fahrausweise durch das Schaffnerpersonal zu begnügen. Es ergab sich indessen bald, daß dadurch nur Gelegenheit zu anderweiten Unterschleifen geboten war, insofern als es nunmehr dem Reisenden ermöglicht wurde, kurz vor der eigentlichen Bestimmungsstation auszusteigen, nach der Uebergangs- bezw. Abzweigungsstation zurückzukehren und die Fahrkarte noch einmal zu benutzen, zumal dann, wenn er die letztere beim ersten Durchfahren der Station mit dem Vermerk verlängerter Gültigkeit durch den Stationsbeamten hatte versehen lassen, nichts destoweniger aber mit dem nächsten Zuge weitergefahren war. Es ist deshalb das Durchlochen in den vorgedachten Fällen allgemein wieder eingeführt, gleichzeitig aber empfohlen worden, für weitere Reisen, bei denen zahlreichere Uebergangs- bezw. Abzweigungsstationen zu durchfahren sind, die Buchform für den Fahrausweis zu wählen.**)

Das häufige Vorzeigen und Durchlochen der Fahrausweise ist natürlich auch den Reisenden und insbesondere zur Nachtzeit sehr lästig. Eine Anzahl deutscher Verwaltungen hat deshalb zur Vermeidung der dadurch hervorgerufenen Störungen***) sich dahin geeinigt,

1. daß bei durchgehenden Zügen und Wagen möglichst ein Schaffnerwechsel vermieden werde,
2. daß, wenn die Fahrkarten in Buchform ausgegeben sind, die Fahrscheine der Strecken, welche unter demselben Schaffner hintereinander durchfahren werden, gleich das erste Mal sämmtlich herausgetrennt werden, wenn der Reisende damit einverstanden ist,
3. daß, wenn während des Nachts Schaffnerwechsel stattfindet, der abtretende Schaffner dem antretenden einen Zettel einhändigt, in welchem er für jeden Wagen und jede Wagenabtheilung die Zahl der darin befindlichen Reisenden und ihre Zielstation angiebt.

Es giebt nun freilich außerdem noch eine Anzahl von Vorschriften, welche alle zu Unterschleifsversuchen anreizen und namentlich die Möglichkeit gewähren,

---

*) Erlaß vom 18. Dezember 1887. — IIb. T. 4131.
**) Erlaß vom 13. November 1889. — V. IIb. 8782.
***) Niederschrift über die Wagenbeistellungs-Konferenz d. d. Freiburg in Baden, 19/20. August 1890.

im Einverständniß mit dem Schaffner überhaupt ohne jeden Fahrausweis die Bahn zu benutzen. Dahin gehört die Bestimmung, daß Jeder, der wegen Verspätung keine Fahrkarte hat lösen können oder über die ursprüngliche Zielstation ohne gültige Fahrkarte hinausfährt, bei sofortiger entsprechender Meldung hiervon an den Schaffner nur 1 Mark zu erlegen und dann die Karte nachzulösen hat; ferner die Bestimmung, daß der Reisende die Fahrkarte auf der vorletzten Station abzugeben hat und in Folge dessen auf der letzten Strecke sich nicht im Besitze einer Fahrberechtigung befindet.

Die Möglichkeit des Unterschleifs ist in diesen Fällen dadurch gegeben, daß der Schaffner den mit ihm im Einverständniß handelnden Reisenden anweisen kann, dem etwaigen Revisor zu erklären, er sei erst auf der letzten Station eingestiegen, oder habe bis zu derselben eine Fahrkarte gehabt und dies dem Schaffner auch bereits mitgetheilt, oder er wolle nur bis zur nächsten Station fahren und der Schaffner habe ihm die Fahrkarte schon abgenommen. Das Gegentheil ist, wenn der Schaffner dies bestätigt und in den beiden ersten Fällen erklärt, er habe noch keine Zeit gehabt, dem Zugführer Anzeige zu erstatten, außerordentlich schwer nachzuweisen.

Gründliche Abhilfe gegen diese und andere Möglichkeiten des Betrugs würde sich nur dadurch schaffen lassen, daß die Rückfahrkarten ganz beseitigt, überall die Sperre des Bahnsteigs eingeführt würde, und alle Fahrkarten vor Antritt der Reise dem Bahnsteigschaffner vorgezeigt, nach Beendigung der Reise von demselben abgenommen werden.

Da eine derart durchgreifende Aenderung der Fahrausweiskontrole indessen zunächst nicht in Aussicht zu nehmen ist, so liegt der Schwerpunkt de Maßregeln zur Verhütung der Unterschleife in der weiteren Ausgestaltung der persönlichen Kontrole d. h. in einer energischen, durch besondere Kontrolorgane auszuübenden Ueberwachung der Reisenden und des Zugbegleitungspersonals.

Für dieselbe sind thätig die Verkehrs- und Betriebskontroleure, sodann besondere aus dem Stationspersonal zu entnehmende, lediglich mit der Fahrkartenkontrole zu betrauende sogenannte Zugrevisoren, die als solche durch ihre Uniform kenntlich sind, indessen nur eine Funktion ausüben, aber eine besondere, etatsmäßige Stellung nicht bekleiden; ferner die zu geheimen Revisionen zeitweise entsendeten Beamten anderer Dienstzweige — vornehmlich des Bureaudienstes —, welche dem Personal unbekannt bleiben und ohne äußeres Abzeichen, lediglich mit einer Bescheinigung der Behörde versehen, als Reisende mitfahren, um den Verkehr des Publikums mit dem Schaffnerpersonal zu überwachen und bemerkte Mißstände zur Sprache zu bringen haben. Diese Beamten können auch, damit ihr Inkognito besser gewahrt

bleibt, aus dem Personal anderer Eisenbahn-Direktionen gewählt werden.*) Eine regelmäßige Fahrkarten-Kontrole sollen sie jedoch — um das Publikum nicht unnöthig zu belästigen — nicht ausüben, sondern zu diesem Mittel nur greifen, wenn besonderer Anlaß dazu gegeben ist.**)

Endlich gehört hierher noch die Zug-Revision der Stationsvorsteher. Dieselbe wird kurz vor dem Abgang oder beim Eintreffen der Züge ausgeübt, kann jedoch der Natur der Sache nach, um das Publikum nicht zu sehr zu belästigen und den Fahrplan nicht zu stören, nur hin und wieder zur Anwendung gelangen.

Während nun die vorbesprochenen Sicherungsmaßregeln sich lediglich gegen Unterschleife des Zugpersonals und der Reisenden richten, hat eine andere Gattung von Kontrol-Einrichtungen die Verhütung von Nachlässigkeiten oder Unredlichkeiten seitens der Fahrkarten-Ausgabestellen zum Gegenstande. Diese Kontrole richtet sich darauf, daß die Fahrpreise richtig berechnet, eingehoben, verbucht und abgeführt werden.

In ersterer Beziehung (richtige Berechnung) entfällt sie bei allen denjenigen Fahrkarten, welchen der Fahrpreis bereits bei der Herstellung aufgedruckt wird. Sie ist aber jedesmal dann nothwendig, wenn derselbe erst bei der Ausgabe seitens der Ausgabestelle handschriftlich eingetragen werden muß (Blanko-Fahrkarten), oder wenn besondere Fahrpreisermäßigungen gewährt werden, die von gewissen, erst kurz vor der Lösung der Fahrausweise festzustellenden thatsächlichen Voraussetzungen abhängig sind, z. B. bei der Ausfertigung von Beförderungsscheinen für Schulfahrten und Arbeiter-Gesellschaften oder von Abfertigungsscheinen für Sonderzüge, sodann auch bei der Lösung von Zeitkarten und wenn zu milden Zwecken Beförderung auf Militär-Fahrkarten in der III. Klasse verlangt wird.

Bei den Blanko-Fahrkarten und den Beförderungsscheinen dient als Kontrolmittel der von der Fahrkarten-Ausgabe zurückzubehaltende Stamm, welcher dieselbe Preisberechnung enthält, wie der dem Reisenden auszuhändigende Fahrausweis, und nach Benutzung des Fahrscheins mit demselben wieder vereinigt und verglichen wird. Für Reisen größerer Gesellschaften, die auf Beförderungsscheine erfolgen, wird die Genehmigung vom Betriebsamt ertheilt; Zeitkarten werden sogar von dem letzteren selbst ausgefertigt. Die Betriebsämter geben daher auch das Soll der für dieselben von den einzelnen Fahrkarten-Ausgabestellen zu erhebenden Beträge der Verkehrskontrole allmonatlich an.

---

*) Erlaß vom 3. Januar 1888. II b. T. 6016, vom 4. Februar 1889. II b. T. 618.
**) " " 14. " 1890. V. II b. 40.

Werden tarifmäßig Fahrpreisermäßigungen für milde Zwecke beansprucht — z. B. im Interesse der öffentlichen Krankenpflege, für Badereisen kranker mittelloser Personen, für skrophulöse Kinder der ärmeren Volksklassen, für Waisenkinder, für Blinde, Taubstumme, für Pfleglinge öffentlicher Heil- und Krankenanstalten, für epileptische Kranke, für Reisen mittelloser kranker Personen zum Zweck der Aufnahme in öffentliche Kliniken und Krankenhäuser — so werden dieselben von der Fahrkarten-Ausgabe selbst gegen Vorzeigung vorgeschriebener Bescheinigungen gewährt und die Fahrkarten auf der Rückseite mit einem Deckblatt von gelbem Papier beklebt, welches den Firmen- (Trocken-) Stempel der Königlichen Direktion und den Aufdruck: „Ministerial-Erlaß vom 21. August 1883" trägt. Die Bescheinigungen nimmt die Ausgabestelle an sich.

Ist auf diese Weise zunächst die richtige Berechnung und Einhebung der Fahrgelder sicher gestellt, so ist ferner Vorsorge zu treffen, daß die erhobenen Beträge richtig verbucht und abgeliefert werden.

Hierfür bietet zunächst eine gewisse Sicherheit die vorgeschriebene Art der Buchung, verbunden mit dem Aufdruck der Kontrolnummern auf den Fahrkarten und Scheinen, die Art der Aufbewahrung der Fahrkarten in den Billetschränken und die Vorschrift, daß alle benutzten Fahrkarten nach Beendigung der Fahrt abzunehmen und einzuliefern sind.

Die Bücher, welche die Fahrkarten-Ausgaben zu führen haben, sind das Fahrkarten-Ausgabebuch und das Fahrgeld-Einnahmebuch.

In das erstere ist stationsweise die Anzahl der für jeden Zug verkauften Fahrausweise der verschiedenen Gattungen einzutragen, in dem letzteren wird in gleicher Weise der Erlös berechnet und die Gesammt-Tages-Einnahme festgestellt. Die Feststellung der zu einem Zuge verkauften Stückzahl Fahrkarten erfolgt in der Art, daß vor und nach Beginn des Verkaufs im Ausgabebuch festgestellt wird, welche Nummer jeder Gattung jedes Mal die unterste ist; der Unterschied beider Nummern ergiebt die Anzahl der verkauften Fahrkarten.

Die Schaffner sind außerdem verpflichtet, die Fahrkarten, welche sie auf der letzten Station vor dem Reiseziel den Reisenden abgenommen haben, auf der Ziel-Station sofort dem Zugführer einzuhändigen. Dieser hat nach Ankunft auf der Endstation des Zuges die gesammten Fahrausweise sofort einzupacken, die Hülle zu versiegeln, unter Beifügung seines Namens handschriftlich mit Datum und Zugnummer zu versehen und nach Rückkehr an seinen Stationsort diese für jeden Zug besonders zurecht gemachten Päckchen dem Stationsvorsteher einzuhändigen, welcher seinerseits verpflichtet ist, dieselben täglich der vorgesetzten Verkehrskontrole einzu-

senden.*) Dort sollen die Fahrkarten der Reihe nach aufgelegt werden, um festzustellen, ob und welche Karten in derselben fehlen, oder welche etwa außer der Reihe verkauft sind. Leider erfordert dies Auflegen viel Zeit und Kräfte; es kann deshalb nur stichweise vorgenommen werden.

Ein besonderes Augenmerk muß darauf gerichtet werden, daß die Fahrausweise, welche an Erwachsene verkauft sind, nicht als an Kinder ausgegeben verbucht werden und der Unterschied des Preises unterschlagen wird. Möglich wäre dies, wenn der Zugführer nach Verständigung mit der Fahrkarten-Ausgabe vor Ablieferung der gebrauchten Fahrkarte den kleineren Abschnitt, dessen Abtrennung die Karte zu einer Kinderkarte macht, seinerseits abtrennen und der Ausgabestelle wieder zustellen würde. Einem solchen Vorgehen wird durch die Vorschrift vorzubeugen versucht, daß die Fahrkarten für Erwachsene auf dem — im Falle ihrer Benutzung für Kinder — abzutrennenden kleineren Theil derselben zu durchlochen, weitere Durchlochungen aber unten an der längeren Seite des größeren Abschnitts auszuführen sind, während bei den Kinder-Karten die Durchlochungen an der durch die Abtrennung entstehenden schrägen Seite vorgenommen werden. Bei strenger Beobachtung dieser Vorschrift seitens der Schaffner muß jeder Versuch eines Unterschleifs der gedachten Art durch die Prüfung der „aufgelegten" Fahrkarten und die Vergleichung derselben mit den Angaben in den sogenannten „Monatsrechnungen" entdeckt werden, welche die Fahrkarten-Ausgaben allmonatlich an die Verkehrs-Kontrole einzusenden haben. In denselben melden sie, welche Anzahl von Fahrkarten jeglicher Gattung sie in dem betreffenden Monat und in jeder einzelnen Stationsverbindung verkauft und welche Beträge sie dafür eingenommen haben. Sie werden getrennt für die einzelnen Verkehre in der Weise aufgestellt, daß für jede Stationsverbindung, jede Gattung und Klasse zuerst diejenige Kontrolnummer vorgetragen wird, mit welcher die Rechnung des vorhergehenden Monats abgeschlossen hat, und sodann der Bestand zu Anfang jedes Monats, der Zugang (die Ueberweisung von Fahrkarten und Scheinen seitens der Billetdruckerei auf Grund der Verlangebücher), der Abgang (die Ausgabe) und der Bestand am Ende des Monats sowie die vereinnahmten Beträge nachgewiesen werden.

Diesen Rechnungen sind in allen Fällen, in denen die Ausgabestelle den Preis der Fahrkarten besonders hat berechnen müssen (Blankokarten, Abfertigungs-Scheine), oder besondere, tarifmäßig feststehende Frachtermäßigungen selbständig gewährt hat, die Beläge dafür beizugeben,

---

*) Fahrplanvorschriften S. 65.

d. h. die Stämme der Blankofahrkarten, die Abschnitte der für Kinder verausgabten Karten, die Reverse bei Schülerfahrten und Arbeiter-Gesellschaften, die Legitimationsscheine, auf Grund deren für milde Zwecke Ermäßigungen gewährt wurden ꝛc. Fahrkarten, die vor der Benutzung ungültig geworden, sind als verstempelt zu verrechnen und beizufügen. Das Soll der Einnahme über verausgabte Zeitkarten erhält die Verkehrskontrole von dem Betriebsamte, welches die Karten ausgestellt hat. Hat die Ausgabestelle irgend welche Beträge (für ausgefallene Fahrten ꝛc.) auf Anweisung des Betriebsamts zurückgezahlt, so muß sie die Beläge dafür ebenfalls beifügen.

Die Thätigkeit der Verkehrskontrole nach Eingang der Monatsrechnung richtet sich zunächst darauf, zu prüfen, ob die Fahrausweise der Reihe der Kontrol-Nummer nach verkauft sind. Fehlt in der Rechnung ein Fahrausweis, so muß dieser beigefügt und als verstempelt verrechnet sein, oder der verantwortliche Kassenführer wird mit dem Betrage desselben belastet, denn die Fahrausweise sind geldwerthe Papiere. Für fehlende Blankokarten wird der höchste Werth angerechnet, d. h. der für die weiteste Entfernung und oberste Klasse, für welche die Ausgabestelle Blankokarten ausfertigen kann, sich ergebende Preis. Daß auch die zuletzt in jeder Reihe ausgegebenen Fahrausweise in die Rechnung aufgenommen sind, wird durch die Auflegung und Prüfung der abgelieferten benutzten Fahrausweise festgestellt. Dieselbe findet im Binnenverkehr nur stichweise statt, im direkten Verkehr dagegen wird jeder benutzte Fahrausweis von der Kontrole derjenigen Bahn, in deren Bezirk die Zielstation der Reise liegt und die Abnahme des Ausweises stattgefunden hat, revidirt und aufgelegt.

Hinsichtlich des Verkehrs nach solchen Stationen, nach denen nur selten Fahrkarten verkauft werden, könnte es von dem Ausgabe-Beamten absichtlich unterlassen werden, eine wirklich verkaufte Fahrkarte einzutragen. Sowohl zur Verhütung solcher Vorkommnisse wie zur Erleichterung der Kontrole legen sich deshalb die Kontrolbeamten gewöhnlich sogenannte „Billet-Kladden" an, die, Jahre lang fortgeführt, sowohl die einzelnen Bestands-Angaben der verschiedenen Fahrkarten-Gattungen am Schlusse jeder Monatsrechnung wie auch die höchsten Nummern der aufgelegten oder verausgabten Fahrkarten nachweisen.

Die weitere Thätigkeit der Kontrole ist in Abschnitt VII dargestellt.

b) Die unentgeltliche Beförderung auf Grund von Freifahrt-Ausweisen.

Die Voraussetzungen für die Gewährung freier Fahrt auf den preußischen Staatsbahnen sind theils in Berücksichtigung allgemeiner staatlicher Inter-

essen durch Gesetz und bundesräthliche Bestimmungen, theils in Berücksichtigung besonderer eisenbahndienstlicher Interessen durch den Minister der öffentlichen Arbeiten festgesetzt worden. Freie Fahrt wird gewährt:

auf Grund des Gesetzes

an Vereins-Zollbeamte und Reichspost-Beamte bei Ausübung gewisser dienstlicher Verrichtungen, und

an die Mitglieder des Landeseisenbahnraths und der Bezirkseisenbahnräthe zum Zweck der Reise nach und von den Sitzungen dieser Körperschaften;

auf Grund bundesräthlicher Bestimmungen insbesondere auf Grund der Militäreisenbahn-Ordnung

den Zöglingen von Militär-Waisenhäusern bei Aufnahme in dieselben und beim Ausscheiden aus denselben, ferner im Kriege den Mitgliedern der freiwilligen Krankenpflegevereine.*)

Die Gewährung von Karten zur freien Fahrt zwischen ihrem Wohnorte und Berlin an die Mitglieder des Reichstages während der Dauer der Legislaturperiode, welche der Reichskanzler ausstellt, fällt insofern nicht voll unter den Gesichtspunkt freier Fahrt, als das Reich die Eisenbahn-Verwaltungen für die freie Beförderung der Reichstagsabgeordneten entschädigt. Die den Herrenhaus-Mitgliedern in gleichem Umfange gewährte freie Fahrt ist dagegen eine völlig unentgeltliche Leistung der preußischen Staatsbahnen.

Im Uebrigen ist die unentgeltliche Benutzung der unter Staatsverwaltung stehenden Eisenbahnen lediglich durch Bestimmungen des Ressortchefs geregelt und zwar in der Hauptsache durch die von demselben erlassene Freifahrt-Ordnung, deren neueste Ausgabe auf dem Erlasse vom 18. Oktober 1889 (I. II b. 7312) II a. (IV) 16 535 beruht. Danach sind für die Bewilligung freier Fahrt allein dienstliche Interessen, persönliche Rücksichten dagegen niemals bestimmend. Es kommen deshalb für dieselbe auch nur solche Personen in Betracht, welche entweder im Dienste der Eisenbahn-Verwaltung stehen, oder Angehörige derselben sind, oder mit der Eisenbahn-Verwaltung in geschäftlicher Verbindung stehen; die Reise selbst muß entweder einen unmittelbaren dienstlichen Zweck haben, oder in ihrer Veranlassung auf besondere, durch das Interesse des Dienstes bedingte Verhältnisse zurückgeführt werden können. Es kann sich dabei z. B. handeln um die Verrichtung eines auswärtigen Dienstgeschäfts seitens eines Beamten oder Arbeiters der Eisenbahn-Verwaltung, oder um die tägliche Hin- und Herfahrt zwischen dem Amtssitz und dem Wohnort

---

*) Nr. 5 e und f des Militär-Tarifs.

von Bediensteten, denen gestattet ist, außerhalb ihres Amtssitzes zu wohnen, oder um Reisen von Beamten nebst ihren Angehörigen, welche aus Veranlassung des Antritts oder der Beendigung des Dienstverhältnisses nothwendig werden, oder um Fahrten derselben nach benachbarten größeren Orten zum Zwecke des Schul- und Kirchenbesuchs, zum Einkauf von Lebensmitteln und Haushaltsbedürfnissen, wenn ihr amtlicher Wohnsitz zur Befriedigung dieser Bedürfnisse keine hinreichende Gelegenheit bietet, ferner um Reisen behufs Konsultation von Aerzten und Aufnahme in ein Krankenhaus u. s. w. Auch in Urlaubsfällen wird den Beamten für ihre Person freie Fahrt gewährt. Bahnärzte, Krankenkassenärzte, Lieferanten, Unternehmer und Handwerker erhalten dieselbe ebenfalls, jene behufs Besuchs erkrankter Bahnbeamten ihres Bezirks, diese, soweit die für die Bahn übernommenen Lieferungen oder Arbeiten besondere Besichtigungen oder Ausführungen an Ort und Stelle nöthig machen.

Auch der Umfang der im Einzelfalle zu bewilligenden freien Fahrt richtet sich sowohl in räumlicher wie in zeitlicher Hinsicht nach dem jedesmaligen dienstlichen Bedürfniß. Sie wird nur für diejenigen Strecken der preußischen Staatsbahnen bezw. diejenige Zeit ertheilt, welche zu befahren bezw. zu verwenden die Erledigung des betreffenden dienstlichen Zwecks thatsächlich erheischt; die Bewilligung erfolgt deshalb in der Regel auch nur für die Wahrnehmung des e i n z e l n e n Geschäfts. Macht jedoch die dienstliche Stellung des Beamten häufigere Reisen auf bestimmten Strecken oder innerhalb eines bestimmten Bezirks erforderlich, so wird ihm für diese die Freifahrtsberechtigung für längere Zeit und nöthigenfalls so lange gewährt, als er sich in der betreffenden Stellung befindet.

Nach dem Gesichtspunkte der zeitlichen Ausdehnung der Freifahrtberechtigung bestimmt sich demgemäß auch

die Form, in welcher und

die Instanz, von welcher dieselbe ertheilt wird.

Für die einmalige Freifahrt ist die Form des S c h e i n s, für die länge ausgedehnte Freifahrtberechtigung die der K a r t e gewählt.

Die Befugniß zur Ausstellung der letzteren ist jedoch auf die Eisenbahnb e h ö r d e n beschränkt und wird von diesen im Allgemeinen je für den Bereich des ihnen unterstellten Bezirks ausgeübt. Demnach stellt der Minister Freikarten für den Bereich der ganzen preußischen Staatsbahn-Verwaltung, jede Direktion aber und jedes Betriebsamt nur für den eigenen Bezirk aus.

Auch ist — abgesehen von den Fällen der Ertheilung von Freikarten an Beamte außerdeutscher Bahnen — die Befugniß der Direktionen und Betriebsämter zur Ausstellung von Freifahrtkarten auf die B e a m t e n des eigenen Bezirks beschränkt, so daß jede Gewährung einer Freikarte an

Beamte anderer Betriebsämter bezw. anderer Direktionsbezirke der Genehmigung der vorgesetzten Direktion bezw. des Ministers bedarf.*) Andererseits sind den Direktionen die Voraussetzungen, unter welchen, und die Beamtengattungen der eigenen wie der fremden Bahnen, an welche Freifahrtkarten gewährt werden dürfen, bestimmt bezeichnet. Der Minister hat von der Befugniß zur Ausstellung von Freikarten für den ganzen Bereich der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung bisher indessen nur einen sehr beschränkten Gebrauch gemacht. Nur einzelnen Direktoren der Militäreisenbahn und den obersten Leitern von Staatseisenbahnen einiger deutscher Staaten sind solche ertheilt worden.

Die Befugniß zur Ausstellung von Freifahrscheinen behufs einmaliger unentgeltlicher Benutzung der preußischen Staatsbahnen hat dagegen nicht in gleicher Weise, weder in räumlicher Beziehung noch in Hinsicht auf die zur Gewährung der freien Fahrt berechtigten Dienststellen noch auch auf diejenigen Personen, denen solche gewährt werden darf, eingeschränkt werden können.

Einmalige freie Fahrt kann, wenn sonst die Voraussetzungen für dieselbe nach § 5 der Freifahrt-Ordnung vorliegen, von der zur Gewährung berechtigten Dienststelle ohne andere räumliche Beschränkung als diejenige, welche sich durch die Begrenzung des gesammten Staatsbahn-Gebiets und der Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen ergiebt, gewährt werden. Und bei den überaus häufigen Fällen, in denen zur Gewährung von einmaliger freier Fahrt dienstliche Veranlassung gegeben ist, erschien es nothwendig, mit der Befugniß zur Ausstellung von Freifahrscheinen eine größere Anzahl von Dienststellen unterhalb der Behörden auszurüsten.**)

Es sind daher unter gewissen Beschränkungen nicht nur alle Ressortvorsteher des Betriebes und Baus, sondern auch alle Verkehrs- und Betriebs-Kontroleure, sowie alle Stationsvorsteher mit dieser Befugniß ausgestattet worden. An diese haben sich somit die unterstellten Beamten und Arbeiter wegen Erlangung des Freifahrt-Ausweises zu wenden. In gewissen dienstlichen Dringlichkeitsfällen sind die Stationsvorsteher sogar berechtigt, auf schriftliches Ansuchen der Bahnmeister, Werkmeister, Telegraphen-Aufseher den denselben unterstellten Arbeitern behufs Ausführung von Unterhaltungs- und Ausbesserungs-Arbeiten Freifahrscheine auszustellen.

Von besonderer Bedeutung für das Freifahrwesen aber erscheinen die zwischen den verschiedenen Verwaltungen des In- und Auslandes getroffenen Verabredungen zu gegenseitiger Gewährung freier Fahrt an ihre Beamten.

---

*) § 4 der Freifahrtordnung und Dienstanweisung zu § 3 derselben.
**) Dienstanweisung zu § 5 der Freifahrt-Ordnung.

Dieselben sind sehr mannigfaltiger, zum Theil auch sehr ausgedehnter Art. Als maßgebend für den Umfang und die Festsetzung der dabei zu beachtenden Gesichtspunkte aber wird auf Seiten der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung immer der Charakter der Verkehrsbeziehungen, der Grad der Innigkeit und Festigkeit der zwischen ihnen und den betreffenden fremden Verwaltungen bestehenden Geschäftsverbindungen angesehen. Je nachdem dieselben einen häufigeren und ausgebreiteteren persönlichen Verkehr zwischen den dienstlichen Organen der beiderseitigen Verwaltungen bedingen, sind auch die gegenseitigen Zugeständnisse an Freifahrberechtigungen — sei es in Form dauernder Freikarten, sei es in Form von einmaligen Freifahrt-Ausweisen — größere. Das Bedürfniß, den nothwendigen dienstlichen Verkehr der gegenseitigen Beamten zu einem möglichst ungehinderten zu gestalten, hat selbst zur Bildung zahlreicher Freikarten-Verbände zwischen größeren Gruppen von Eisenbahn-Verwaltungen geführt.

Der größte dieser Verbände war der seit dem 1. Januar 1887 in Folge Kündigung der preußischen Staatsbahnen aufgelöste, sämmtliche Mitglieder des Vereins der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen umfassende Freikarten-Verband, an dessen Stelle seitdem mehrere kleinere innerstaatliche Verbände der einzelnen Ländergebiete getreten sind. Der deutsche Verkehrs-Verband war der erste, welcher einen solchen engeren Freikarten-Verband für die Bahnen des Deutschen Reichs ins Leben rief. Die österreichisch-ungarischen Verwaltungen, die belgisch-niederländischen und luxemburgischen Verwaltungen sind seinem Beispiele gefolgt.

Nach den Grundsätzen der deutschen Freikarten-Ordnung können dem Verbande als Mitglieder alle deutschen Verwaltungen angehören, welche nicht Bahnen von nur lokaler Bedeutung betreiben, sondern an dem öffentlichen Verkehr in hervorragender Weise betheiligt sind und eine nicht unterbrochene Länge von mindestens 50 km haben. Nach der Länge derselben richtet sich auch die Zahl der jeder Verwaltung zukommenden Verbandsfreikarten, derart, daß bis 50 km = 2, für 51—100 km = 4, für 100 bis 200 km = 6 und für jede weitere angefangene 100 km 1 Karte mehr ausgestellt werden. Hinsichtlich der Persönlichkeiten, an welche dieselben vergeben werden dürfen, ist zur Vermeidung mißbräuchlicher, nicht den Zwecken des Freifahrtkarten-Verbandes entsprechender Verwendung der Karten zur Bedingung gemacht, daß dies nur solche Mitglieder oder Oberbeamte der mit der unmittelbaren Leitung des Betriebes betrauten Behörden oder Gesellschaftsvorstände sein dürfen, deren fachmännische Berufsthätigkeit ausschließlich auf den Eisenbahndienst gerichtet ist.

Bei der preußischen Staatsbahn-Verwaltnng findet die Vertheilung dieser Karten unter die Beamten der einzelnen Direktionsbezirke in der Weise

statt, daß dieselben der Reihe nach erhalten der Präsident, die Abtheilungs-Dirigenten, die Mitglieder der Direktion, die Betriebs-Direktoren, die nicht nur vorübergehend mit den Funktionen eines Mitgliedes betrauten Hülfsarbeiter der Direktion, welche ein tarif- oder betriebstechnisches Dezernat haben, die sonstigen Hülfsarbeiter der Direktion, die Vorstände der Geschäftsbureaus der Direktion (einschließlich der Neubau-Bureaus) und der bedeutendsten Hauptwerkstätten, die ständigen Vertreter der Betriebs-Direktoren, endlich die übrigen höheren Verwaltungsbeamten nach dem Dienstalter, soweit nicht nach dem Ermessen des Präsidenten Abweichungen aus dienstlichen Gründen hiervon nothwendig werden.*)

Bei den engen und zahlreichen Geschäftsbeziehungen aber, die nicht nur unter den Mitglieds-Verwaltungen eines einzelnen derartigen Verbandes, sondern auch unter den Verbänden bestehen, hat sich das Bedürfniß nach einem Austausch von Freikarten auch zwischen den verschiedenen Verbänden fühlbar gemacht. Demselben ist seitens der preußischen Staatsbahnen mit Genehmigung ihrer Aufsichtsbehörde ebenfalls stattgegeben; sie gehen jedoch keine bindende Vereinbarungen in dieser Beziehung mit anderen Verwaltungen ein, der Austausch solcher Karten, — welche übrigens ohne jede Beschränkung ihrer zeitlichen Gültigkeit ausgestellt werden — findet vielmehr auf jederzeitigen Widerruf statt. Der deutsche Verkehrsverband befolgt bei diesem Austausch hinsichtlich der Bahnen, mit welchen, und des Umfangs, in welchem ein Austausch stattfindet, sowie in Betreff der Auswahl derjenigen fremden Beamten, denen deutsche Freikarten zu gewähren sind, dieselben Grundsätze, welche er in dieser Beziehung für den deutschen Freikarten-Verband selbst als maßgebend festgesetzt hat. Nach denselben Grundsätzen wird in Folge dessen auch seitens der fremden Verbände hinsichtlich der Gewährung von Freikarten an deutsche Bahnen und deren Beamte verfahren.**)

Auch die Vertheilung der danach auf jede preußische Staatsbahn-Verwaltung fallenden Karten fremder Verbände unter die Beamten derselben findet im Wesentlichen nach denselben Gesichtspunkten wie die Vertheilung der deutschen Freikarten statt.

Mit dem Austausch derartiger Freikarten zwischen den einzelnen Freikarten-Verbänden ist jedoch dem Bedürfniß der Eisenbahn-Verwaltungen, den per-

---

*) Erlaß vom 5. December 1885. IIb. T. 7381 und 5. November 1887. IIb. T. 5692.

**) Grundsätze des deutschen Verkehrs-Verbandes vom 1. Juli 1891.

sönlichen Verkehr zwischen ihren Organen durch möglichste Erleichterung der Fahrgelegenheiten zu fördern, noch bei Weitem nicht in dem erforderlichen Maße Rechnung getragen. Einestheils ist noch eine größere Anzahl fremder Verwaltungen vorhanden, welche keinem der bestehenden Freikarten-Verbände angehören, mit denen gleichwohl ein engerer Geschäftsverkehr unterhalten wird, anderntheils gewährt der Austausch einer immerhin beschränkten Zahl von Freikarten zwischen diesen Verbänden noch nicht in genügendem Maße die Möglichkeit, allen Beamten, welche aus dienstlicher Veranlassung in fremdes Verbandsgebiet zu reisen genöthigt sind, die wünschenswerthe Freifahrtgelegenheit zu verschaffen. Es findet daher einerseits noch ein besonderer Austausch von Jahres-Freikarten sowohl mit Mitgliedern solcher Verbände wie mit Nichtmitgliedern statt, andererseits sind besondere Verabredungen unter denselben wegen gegenseitiger Gewährung nur einmaliger freier Fahrt an ihre Beamten getroffen worden. In beiden Fällen wird jedoch auf Seiten der preußischen Staatsbahnen das Bedürfniß nach Gewährung dieser Freifahrtberechtigungen sehr genau geprüft.

Was den Austausch von Jahresfreikarten der einzelnen Direktionsbezirke anbelangt, so richtet sich der Umfang derselben wiederum nach der größeren oder geringeren Innigkeit der Verkehrsbeziehungen zwischen denselben. Nach diesem Gesichtspunkt hat behufs einheitlicher Regelung der Frage der Minister der öffentlichen Arbeiten*) selbst diejenige Zahl von Jahres-Freikarten I. und II. Klasse im Einzelnen festgesetzt, welche jede preußische Staatsbahn-Verwaltung mit jeder anderen im engeren Verkehr mit ihr stehenden fremden Verwaltung — nöthigenfalls neben den Verbandsfreikarten — austauschen darf. Im Allgemeinen wird der danach zulässige Karten-Austausch mit ausländischen (außerdeutschen) Verwaltungen durch das Vorhandensein direkter Verkehrsbeziehungen, das Bestehen oder die Gründung von Transportverbänden bedingt, welche die inländische und die ausländische Verwaltung umfassen. Es ist deshalb die Bearbeitung der Angelegenheiten des Austausches von Jahresfreikarten mit den verschiedenen ausländischen Verwaltungen für den ganzen Bezirk der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung von dem Minister der öffentlichen Arbeiten denjenigen preußischen Staatsbahn-Verwaltungen übertragen worden, welche — zumeist in Anbetracht ihrer geographischen Lage — besonders nahe Verkehrsbeziehungen mit den betreffenden ausländischen Verwaltungen unterhalten, und zwar für den

*) Erlaß vom 13. Dezember 1887. IIb. (T.) 16434.

Verkehr mit Rußland . . .	der Kgl. Eisenb.-Direktion	Bromberg,
„ „ Italien . . .	„ „ „ „	Erfurt und der General-Direktion in Straßburg,
„ „ Frankreich, Holland und der Schweiz	„ „ „ „	Köln (linksrheinisch)
„ „ Oesterreich-Ungarn, Rumänien, Serbien, Bulgarien und der Türkei	„ „ „ „	Breslau.

Die ausgetauschten Jahresfreikarten werden auf den Namen bestimmter Persönlichkeiten, nicht auf den Inhaber ausgestellt, um deren mißbräuchliche Benutzung durch solche Beamte zu verhindern, welche mit der Bearbeitung der betreffenden Verbands- und Verkehrs-Beziehungen nicht befaßt sind.*) Nach den preußischerseits hierfür aufgestellten Grundsätzen sollen diese Karten in erster Linie an die mit den Verkehrs-Dezernaten, in zweiter Linie an die mit den Betriebs-Dezernaten betrauten Direktionsmitglieder vergeben werden, soweit nicht etwa die regeren nachbarlichen Beziehungen mit der betreffenden Verwaltung ein häufigeres persönliches Zusammenkommen auch anderer Beamten, namentlich der Beamten der benachbarten Lokalbehörden (Betriebsämter), wünschenswerth erscheinen lassen.**) Wo dieses Bedürfniß nicht an die Vertretung bestimmter Dezernate und an bestimmte Dienststellen sich knüpft, sondern nach Maßgabe der jeweilig durch persönliches Zusammentreten zu erledigenden verschiedenartigen Geschäfte das eine Mal diesen, das andere Mal jenen Beamten trifft, da wird, ebenso wie in Urlaubsfällen, nur ein Freifahrschein zur einmaligen freien Benutzung der fremden Verwaltungslinien gewährt.

Das Verfahren in Betreff der Ausstellung und Erlangung solcher Freifahrscheine ist zwischen den Verwaltungen zwar auch einheitlich, jedoch in verschiedener Weise geregelt, je nachdem die betreffende Bahn in engeren oder loseren verkehrswirthschaftlichen Beziehungen zu den preußischen Staatsbahnen steht.

1) Mit der Mehrzahl der deutschen Bahnen tauschen die preußischen Staatsbahnen halbjährlich je eine bestimmte Anzahl von Freifahrschein-Blanketts unter einander aus, welche von der ausstellenden Verwaltung unterschrieben oder unterstempelt sind, im Gebrauchsfalle aber von der

---

*) Erlaß vom 14. Mai 1889. IIb. S. 741 und 31. Juli 1889. T. IIb. 4719.
**) „ „ 9. November 1889. V. IIb. 8572.

Direktion oder dem Betriebsamte, welcher der verreisende Beamte angehört, für die betreffende Einzelreise gültig ausgefüllt werden*).

2) Für Reisen auf den österreichisch-ungarischen Bahnen ist durch ein Uebereinkommen zwischen den Verwaltungen des deutschen Verkehrsverbandes und den österreichisch-ungarischen Verwaltungen — gültig vom 1. April 1889 — ein in der Praxis schon vorher geübtes Verfahren der Ausstellung von Freifahrscheinen für die gegenseitigen Beamten auf Grund von Empfehlungsschreiben der vorgesetzten Direktion festgesetzt und zur Vermeidung von Mißbräuchen an bestimmte Formen gebunden worden. Danach erhält der Beamte für die beabsichtigte Reise eine von der vorgesetzten Direktion vollzogene Empfehlungskarte nach vereinbartem Muster, in welche er in Gegenwart seines Vorgesetzten seinen Namen einzutragen hat. Außerdem wird er mit einer Anzahl von Empfangsbescheinigungen versehen, von denen er, so oft er auf einer Uebergangsstation einer fremden Bahn von dem Vorsteher derselben einen Freifahrschein für diese Bahn auf Grund der Karte erhalten hat, in der Weise Gebrauch macht, daß er eine derselben in Gegenwart des Stationsvorstehers mit seinem Namen unterzeichnet und dem letzteren einhändigt. Dieser wird durch die Vergleichung der Unterschrift mit der auf der Empfehlungskarte befindlichen in den Stand gesetzt, die Berechtigung des Inhabers der Karte zu deren Benutzung zu prüfen.

Immerhin ist dieses Verfahren ein ziemlich umständliches und belästigt sowohl den reisenden Beamten wie die Uebergangsstationen außerordentlich; es erschwert dem ersteren die Reise namentlich dann, wenn der Aufenthalt des Zuges auf der Station nur ein kurzer ist, oder wenn er abzufertigendes Gepäck bei sich hat. Dazu kommt, daß nicht jede Uebergangsstation fremder Bahnen die Berechtigung zur Ausstellung von Freifahrscheinen auf Grund von Empfehlungen besitzt. Es wird deshalb diese Einrichtung im Allgemeinen nur als Nothbehelf bei plötzlichen Dienstreisen ꝛc. in Anspruch genommen. Gewöhnlich wird rechtzeitig vor dem Antritt der Reise von den betreffenden fremden Verwaltungen ein Freifahrschein zur einmaligen Hin- und Rückfahrt für den Beamten erbeten, dessen Uebersendung infolge stillschweigender Uebereinkunft und in der Voraussetzung gegenseitiger Willfährigkeit regelmäßig zu geschehen pflegt.

3) Für den Verkehr mit nicht dem Verein angehörigen ausländischen Verwaltungen wird das Empfehlungsverfahren preußischerseits grundsätzlich nicht zugelassen. In solchen Fällen kann der Freifahrschein nur durch

*) Erlaß vom 16. Mai 1880. IIb. 4704, 9. Mai 1888. — IIb. P. 3276, 26. August 1889. T. IIb. 5287.

einen unmittelbar bei der Direktion gestellten Antrag erlangt werden und wird lediglich von dieser ausgestellt.

Uebrigens greift der Grundsatz, daß die preußischen Staatsbahnbehörden oder diejenigen ihrer Beamten, welche zur Ausstellung von Freifahrscheinen berechtigt sind, dieselben für den ganzen Bereich der Staatseisenbahn-Verwaltung gültig ausstellen können, auch Platz, wenn es sich um freie Fahrt für einen fremden Beamten handelt.

Die Beamten der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung haben allgemein die Verpflichtung, in allen Fällen, in denen ihnen auf Grund der bestehenden Bestimmungen oder der mit den fremden Verwaltungen getroffenen Vereinbarungen für ihre Dienstreisen von ihrer vorgesetzten Behörde freie Fahrt für die eigenen und fremden Linien gewährt, oder, wenn sie sich rechtzeitig darum bemühen, vorher verschafft werden kann, sich dieser Gelegenheit regelmäßig zu bedienen, und genießen in solchen Fällen nicht das Recht, Reisekosten zu liquidiren, wie andere Staatsbeamten. Voraussetzung dabei ist allerdings, daß ihnen die Freifahrtausweise für die ganze Reisestrecke schon beim Antritt der Reise zur Verfügung gestellt werden können.*) Als Entschädigung für diese Verpflichtung wird ihnen auf der anderen Seite freie Fahrt in liberalster Weise bei ihren Urlaubsreisen und in den auf Seite 293 angeführten Fällen gewährt.

Ein Verbot der Benützung der Freifahrt-Gelegenheit besteht nur bei Reisen der Beamten zur gerichtlichen Vernehmung als Sachverständige oder Zeugen oder bei Reisen als bestellte Schiedsrichter, weil die Beamten in diesem Fall Anspruch auf Baarzahlung von Reisekosten seitens des Gerichts bezw. der Partei auf Grund allgemeiner gesetzlicher Bestimmungen haben.**)

Behandlung und Kontrole der Freifahrtausweise.

1. Der Freikarten:

Jede Behörde und jeder Verband fertigen Verzeichnisse der von ihnen ausgestellten Freikarten nach Nummer, Inhaber und Gültigkeitsdauer derselben an, welche den Stationen und Zugführern übergeben und monatlich auf Grund von Veränderungsnachweisungen berichtigt und ergänzt werden. Der Inhaber der Karte ist auf der Reise zur Vorzeigung (nicht zur Abgabe) derselben an den Schaffner verpflichtet, welcher die Nummer zu merken und dem Zugführer zu melden hat. Dieser stellt durch Einsichtnahme in

---

*) Erlaß vom 9. Mai 1888. IIb. P. 3276.
**) „ „ 1. Februar 1879. IIb. P. 2171.

das betreffende Verzeichniß die Gültigkeit der Karte fest und vermerkt seinerseits die Nummer sowie die durchfahrene Strecke in dem Fahrbericht.*) Aus den Fahrberichten wird allmonatlich in der Direktion eine Zusammenstellung der benutzten Karten und Strecken angefertigt und der Verkehrs-Kontrole I zur Ueberprüfung und zu statistischen Zwecken überwiesen.

2. Der Freifahrscheine.

Die Freifahrscheine bestehen aus 2 Abschnitten, einem Stamm und einem Fahrschein, die als Blanketts — aber mit fortlaufender Nummer — gedruckt werden. Zur leichteren Kenntlichmachung derselben werden sie theils in grüner theils in weißer Farbe hergestellt und die grünen lediglich für die Beamten und Arbeiter des eigenen Direktionsbezirks verwendet. Sie werden von der Verkehrs-Kontrole I den zur Ausfertigung von Freifahrscheinen befugten Direktionsbureaus und Direktionsdienststellen sowie den Betriebsämtern überwiesen. Die letzteren theilen dieselben wiederum den zu ihrer Ausstellung berechtigten Dienststellen ihres Bezirks zu. Bei der Ausfertigung werden Namen und Fahrschein gleichmäßig ausgefüllt und wird nur der letztere dem Nachsuchenden ausgehändigt.

Die Kontrole der Fahrscheine ist eine doppelte, und erforderlich dem Inhaber und dem Aussteller gegenüber.

α) Kontrole gegenüber dem Inhaber.

Der Inhaber wird durch den Schaffner kontrolirt, welcher den Schein auf seine Gültigkeit zu prüfen, nach den für Fahrkarten bestehenden Vorschriften zu durchlochen und, wenn der Inhaber ein fremder Beamter ist, vor der Zielstation abzunehmen sowie an den Zugführer abzugeben hat. Dieser übergiebt ihn der Endstation, welche ihn ihrer vorgesetzten Verkehrs-Kontrole I einreicht, von der er wiederum an die Verkehrs-Kontrole der ausstellenden Dienststelle übersandt wird. Die an die Beamten und Arbeiter der eigenen Verwaltung gegebenen Freifahrscheine werden ihnen belassen und von ihnen selbst der ausfertigenden Dienststelle zurückgeliefert, welche sie mit dem Stamme wieder vereinigt.

β) Kontrole gegenüber dem Aussteller.

Sämmtliche Stämme sowie die zurückgelieferten gebrauchten Fahrscheine werden von den dem Betriebsamt untergebenen Dienststellen an dieses zur Prüfung der Zulässigkeit der Ausstellung des Freifahrscheines mit Rücksicht

---

*) Kundmachung 13 des deutschen Verkehrs-Verbandes. Dienstanweisung zur Freifahrt-Ordnung zu § 2.

auf die dazu gegebene Veranlassung eingereicht; von diesem gehen sie ebenso wie die Stämme der von den Direktionsbureaus, Werkstätten-Vorstehern, Telegraphen-Inspektoren ausgegebenen Freifahrscheine an die Verkehrs-Kontrole I zur weiteren Prüfung.

Freifahrscheine, welche der Minister ausgestellt hat, werden durch die Schaffner abgenommen, an die Verkehrs-Kontrole I befördert und von dieser an das Tarifbureau des Ministeriums eingesandt.

2. Fürsorge für die Reisenden während des Aufenthalts auf der Bahn.

Die Fürsorge der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Reisenden ist theils auf die Verschaffung von Gelegenheit zur Verpflegung und Erfrischung, sowie zur Unterhaltung durch anständige Lektüre, theils auf ihre bequeme Unterkunft in den Wagen, theils darauf gerichtet, bei Verlust von Handgepäck Gelegenheit zur Wiedererlangung desselben und bei vorübergehendem Aufenthalt auf einer Station Gelegenheit zur Aufbewahrung ihres Handgepäcks, bei Unglücksfällen rasche Hülfeleistung darzubieten.

a) Im Interesse der Verpflegung und Erfrischung des reisenden Publikums sind Bahnhofs-Wirthschaften überall da eingerichtet, wo das Bedürfniß, Speisen und Getränke für das reisende Publikum bereit zu halten, sich geltend macht. Bei der Vergebung der Bahnhofswirthschaften, obgleich sie im Wege der öffentlichen Ausschreibung erfolgt, läßt sich die Verwaltung nicht von dem Gesichtspunkt der Erzielung eines möglichst hohen Pachtzinses, sondern in erster Linie von dem Bestreben leiten, Persönlichkeiten für die Bewirthschaftung zu gewinnen, welche in jeder Beziehung eine Gewähr dafür bieten, daß das reisende Publikum bei ihnen eine gute und billige Verpflegung finden werde. Es findet deshalb, abweichend von dem sonstigen Verdingungsverfahren, bei der Ertheilung des Zuschlags freieste Auswahl unter allen Bietern statt.*) Die Vergebung der Wirthschaften auf Bahnhöfen I. Klasse ist aus diesem Grunde von der Genehmigung der Direktionen abhängig gemacht worden.**)

Dem Abschlusse der Verträge werden von allen Verwaltungen Bedingungen zu Grunde gelegt, welche von dem Minister einheitlich festgesetzt sind.***) Danach sind die Bahnhofswirthe gegen die vom Betriebsamte festgesetzten Preise zur Verabreichung guter und billiger Speisen und Getränke an

---

*) Erlaß vom 7. Juli 1875. II. 12129.
**) " " 28. Februar 1888. IIb. 2826 und vom 17. August 1888. IIb. 9118.
***) " " 19. Dezember 1882. IIb. 17312.

das reisende Publikum verpflichtet, welche sie übrigens den auf die Verpflegung aus den Wirthschaften angewiesenen Beamten des Stations- und Zugdienstes zu drei Vierteln des Preises zu liefern haben. Sie haben ferner für die Erleuchtung, Reinigung und Erwärmung der Wirthschaftsräume zu sorgen und dürfen ihren Betrieb, hinsichtlich dessen sie übrigens der erforderlichen Konzession seitens der Ortspolizeibehörde bedürfen und den schankpolizeilichen Bestimmungen unterworfen sind, nicht in der Weise ausdehnen, daß die Reisenden durch das in den Bahnhofs-Wirthschaften verkehrende nichtreisende Publikum belästigt und beschränkt werden. Sie sind endlich verpflichtet, Speisen und Getränke nicht nur in den Wartesälen selbst, sondern auch — namentlich auf Schnellzugstationen — an Erfrischungstischen auf den Bahnsteigen zu verabreichen und bei den Zügen mit geringen Aufenthalten Erfrischungen unmittelbar an den Zügen selbst feilzubieten.*)

Die Ueberwachung des Restaurationsbetriebes namentlich in Beziehung auf die Güte der Speisen ist allen höheren Verwaltungsbeamten gelegentlich ihrer Dienstreisen zur Pflicht gemacht.

Eine etwaige Herabsetzung der Pacht ist an und für sich in Anbetracht der Bestimmung der Oberrechnungs-Kammer-Instruktion vom 18. Dezember 1874, wonach abgeschlossene Verträge nicht einseitig zu Gunsten des anderen Theils abgeändert werden dürfen, unzulässig. Erklärt daher ein Bahnhofswirth, bei der bisherigen Pacht nicht mehr bestehen zu können, so würde ihm hiernach nur überlassen bleiben, den Vertrag zu kündigen und dann abzuwarten, ob bei der Neuausschreibung der Bahnhofswirthschaft sie zu einem niedrigeren Pachtsatze ihm abermals zugeschlagen werden würde. Da indessen der Absatz einer solchen Wirthschaft häufig durch Betriebsmaßregeln der Bahnverwaltungen, durch Verkürzung der Aufenthaltszeiten der Züge oder durch Verlegung der Schnellzüge auf andere Linien ungünstig beeinflußt wird, so ist gestattet worden, daß, wenn derartige Verhältnisse den Bahnhofswirth thatsächlich zur Auflösung des Vertrages nöthigen, mit demselben freihändig — also unter Ausschluß des Mitbewerbs Anderer — ein neuer Vertrag auf billigerer Grundlage abgeschlossen werden darf.**)

b) Um den Reisenden Gelegenheit zu geben, sich mit Reiselektüre zu versorgen, wird Privatunternehmern der Verkauf von Zeitungen, Zeitschriften und Büchern auf den größeren Bahnhöfen gestattet. Die Verwaltung richtet hierbei ihr Augenmerk darauf, daß unter den feilgebotenen Schriften nicht solche unsittlichen und seichten Inhalts sich befinden, und daß in Betreff der

---

*) Erlaß vom 23. Februar 1884. IIb. 2120.
**) „ „ 23. August 1890. V. II. 6061.

Zeitungen eine hinreichende Auswahl nach den verschiedenen politischen Richtungen vorhanden ist (wobei jedoch Zeitungen, welche eine staatsfeindliche Richtung verfolgen, ausgeschlossen werden), daß ferner die Zeitungen zu einem billigen Preise abgegeben werden.

Zu dem Zweck soll der Bahnhofsbuchhandel nur angesehenen und leistungsfähigen Firmen übertragen werden, welche sich unter unbedingter Haftung für ihr Personal bei Vermeidung sofortiger Auflösung des Vertrages, und unter Umständen gegen die Verpflichtung zur Zahlung erheblicher Konventionalstrafen zur Fernhaltung von Schriften des obengedachten Inhalts von dem Bahnhofsverkaufe zu verpflichten haben*). Der Buchhändler hat von Zeit zu Zeit ein Verzeichniß der von ihm aufzulegenden Bücher und Zeitungen dem Betriebsamte zur Prüfung ihres Inhalts nach den gedachten Gesichtspunkten einzureichen; außerdem unterliegt sein Betrieb der unvermutheten örtlichen Kontrole durch alle höheren Beamten. Uebrigens ist im Interesse sowohl der Vereinfachung der geschäftlichen Beziehungen und der Ueberwachung des Buchhandels wie auch der Verbilligung der Abgabe-Preise für die Zeitungen und Schriften das Streben der Verwaltung darauf gerichtet, den Buchhandel für eine größere Anzahl von Stationen und möglichst selbst für den ganzen Direktionsbezirk an einen Unternehmer zu übertragen. Der Abschluß der Verträge wird von der Genehmigung der Direktion abhängig gemacht.

c) Auf die bequeme und behagliche Unterkunft der Reisenden beziehen sich, abgesehen von den betreffenden Bestimmungen des Betriebs-Reglements, eine größere Anzahl von Vorschriften und Einrichtungen, insbesondere diejenigen, welche die Schaffung von Frauen- und Rauchabtheilungen in allen Wagenklassen, die Einrichtung von Waschvorrichtungen und Bedürfniß-Anstalten, die Einstellung durchgehender Personenwagen, die Beleuchtung und Erwärmung, und bei heißer Jahreszeit die Abkühlung der Wagen (durch Begießen der Decken mit kaltem Wasser) zum Gegenstande haben; ferner die Vorschrift, daß bei der Zuweisung von Plätzen unbeschadet nothwendiger Einrichtungen im Interesse der Ordnung, Sicherheit und Oekonomie des Betriebes, den Wünschen und der Bequemlichkeit der Reisenden in entgegenkommendster Weise Rechnung getragen, vor Allem aber die Besetzung der Koupees I. Klasse mit nur vier, II. Klasse mit nur sechs und III. Klasse mit nur acht Personen soviel wie möglich festgehalten werden soll**).

Hinsichtlich der Erwärmung der Wagen ist die Bestimmung hervorzuheben, daß im Allgemeinen in der Zeit vom 1. Oktober bis 30. April geheizt werden soll, sobald die äußere Temperatur unter + 5° Reaumur

---

*) Erlaß vom 24. November 1888. IIb. 18384.
**) Fleck: Das Betriebs-Reglement S. 66—77.

sinkt. In der Zeit vom 1. Dezember bis 28. Februar soll jedoch jedenfalls eine Erwärmung der Wagenabtheilungen stattfinden; auch darf, wenn einmal mit der Heizung angefangen ist, nur dann aufgehört werden, wenn während dreier aufeinander folgender Tage die Temperatur des Nachts nicht unter diesen Thermometerstand herabgesunken ist.

d) Der Bequemlichkeit des Publikums dienen auch die zur Aufbewahrung des Handgepäcks auf den Stationen getroffenen Einrichtungen. Nach den dafür erlassenen einheitlichen Vorschriften*) findet auf größeren Stationen die Aufbewahrung durch besondere Beamte gegen Entrichtung einer für Rechnung der Eisenbahnverwaltung zu erhebenden Gebühr und unter Haftbarkeit der letzteren für Verlust und Beschädigung statt.**) Auf kleineren Stationen kann die Aufbewahrung den Portiers und Gepäckträgern oder anderen geeigneten Bediensteten für eigene Rechnung überlassen werden, welche gegen Empfangnahme der Gebühr persönlich für die ordnungsmäßige Aufbewahrung zu haften haben. Die Aufbewahrungsfrist beträgt 8 Tage, die Gebühr 10 Pfennige für 1 Stück und die beiden ersten Tage, sodann für jeden weiteren Tag 10 Pfennige mehr. Als Entschädigung für Verlust wird der gemeine Handelswerth des verlorenen Gegenstandes, im Höchstbetrage die Summe von 50 Mk. gewährt.

e) Gewissermaßen das Gegenstück hierzu bilden die von der Staatseisenbahn-Verwaltung getroffenen Maßregeln zur Wiedererlangung von Gegenständen und besonders von Handgepäckstücken, welche die Reisenden im Bereiche der Staatseisenbahn-Verwaltung zurückgelassen oder verloren haben. Diese Maßregeln sind durch die „Fund-Ordnung" getroffen, deren neueste Bestimmungen seit dem 1. April 1891 gelten***). Danach sind die auf den Stationen, auf der Strecke, oder in dem Innern der Wagen gefundenen Gegenstände von den auffindenden Organen an den Stationsvorsteher oder an die nächsten Vorgesetzten abzuliefern, welche letztere sie dem Stationsvorsteher der nächsten, zur Annahme von Fundsachen bestimmten Station zu übermitteln haben. Der Stationsvorsteher macht sofort auf einer vorgeschriebenen Meldekarte mit dem nächsten Zuge dem vorgesetzten Fundbureau Mittheilung, welches für jede Direktion eingerichtet ist und sich am Sitze derselben befindet. Für die drei westlichen Direktionsbezirke Cöln (rechtsrh.), Cöln (linksrh.), Elberfeld ist als gemeinsames Organ das Fundbureau der erstgenannten Direktion thätig.

Hinsichtlich der gefundenen Sachen selbst sucht der Stationsvorsteher zunächst den Eigenthümer zu ermitteln; gelingt ihm dies nicht, so sendet er

*) Erlaß vom 22. December 1888. IIb. T. 6921.
**) " " 20. Juni 1889. IIb. T. 3419.
***) " " 17. Februar 1891. V. II. (IV.) 675.

sie in bestimmten, von der Verwaltung festgesetzten Zwischenräumen dem Fundbureau ein, soweit es sich nicht etwa um Lebensmittel ohne besonderen Werth oder um leicht verderbliche Gegenstände handelt, von denen die ersteren dem Abliefernden zu überlassen, die letzteren dagegen alsbald bestmöglichst zu verkaufen sind.

Andererseits werden den Eigenthümern der verlorenen oder vermißten Gegenstände auf ihr Verlangen von jeder Station Muster zu Verlustanzeigen zur Verfügung gestellt, welche nach erfolgter Ausfüllung ebenfalls sofort an das Fundbureau des Bezirks gesandt werden, wenn der vermißte Gegenstand sich nicht etwa auf der Station selbst vorfindet. Es kann auf Verlangen auch telegraphisch danach geforscht werden und im Falle der Auffindung die Nachsendung erfolgen (beides gegen Erlegung von je einer festen Gebühr von 50 Pf).

Bekanntmachungen, welche auf diese Einrichtung hinweisen, sind in den Wartesälen und Vorhallen der Stationen angebracht, in denen zugleich die Reisenden ersucht werden, die von anderen Reisenden zurückgelassenen Sachen dem Stationsvorsteher oder Zugführer abzugeben.

Das Fundbureau hat auf Grund der eingehenden Verlustanzeigen zunächst durch Vergleichung mit den Meldekarten und sodann durch Benehmen mit den etwa sonst in dem betreffenden Falle in Betracht kommenden Fundbureaus nach dem Verbleib der verlorenen Sache zu forschen und im Falle des Auffindens derselben sie dem Eigenthümer zu übersenden.

Betrifft die Verlustanzeige Gegenstände von besonderem Werthe oder von besonderer Eigenart oder sind solche Gegenstände gemeldet, ohne daß sie abgeholt wurden, so sind darüber bis zum 5. jeden Monats Meldungen von den einzelnen Fundbureaus an die bei dem Auskunftsbureau der deutschen Reichs- und preußischen Staatsbahnen in Berlin errichteten Centralfundstelle zu machen, welche dann ihrerseits durch Vergleichung der Meldungen den Eigenthümer zu ermitteln versuchen muß.

Nach Schluß jedes Vierteljahres werden der Direktion von dem Fundbureau Nachweisungen der schon ein Vierteljahr und darüber liegenden Gegenstände eingereicht, worauf dieselbe zunächst durch öffentliche Bekanntmachung in geeigneten Zeitungen die Eigenthümer zur Geltendmachung ihrer Rechte mit der Warnung auffordert, daß im entgegengesetzten Falle nach § 33 des Betriebs-Reglements zum Verkauf derselben werde geschritten werden. Der letztere erfolgt öffentlich und meistbietend durch einen Gerichtsvollzieher oder vereideten Auktionator.

f) Endlich gehören in das Gebiet der Fürsorge für die Reisenden noch die Maßregeln betreffend das Rettungswesen bei Verunglückungen auf Eisenbahnen.

Dieselben bestehen darin, daß die Zug- und Stationsbeamten, welche zunächst dazu berufen sind, die nöthige Hülfe zu leisten, zu solcher Hülfeleistung durch besonderen Unterricht, welcher ihnen seitens der Bahnärzte ertheilt wird, vorbereitet werden, unter Zugrundelegung einer „Anleitung für den Unterricht der Beamten über die nächsten Verhaltungsmaßregeln, welche bei Verletzten auf Eisenbahnen vor Ankunft des Arztes zu beobachten sind." Die zur ersten Hülfeleistung nothwendigen Gegenstände sind in sogenannten „Rettungskasten" enthalten. Kleine Rettungskasten befinden sich in dem Packwagen jedes Zuges, größere, reichlicher ausgestattete auf jeder Station und Haltestelle, sowie in den Werkstätten. Sie werden jährlich einmal von dem Bahnarzte und alle drei Monate von dem Vorsteher der betreffenden Dienststelle auf ihre Vollständigkeit und die Tauglichkeit ihres Inhalts untersucht.

II. Beförderung von Gepäck, lebenden Thieren, Leichen und Fahrzeugen.

a) Formen der Abfertigung.

Das Abfertigungs-Verfahren, welches bei der Beförderung der vorstehend bezeichneten verschiedenen Arten von Transport-Gegenständen zur Anwendung gelangt, ist ein wesentlich gleichartiges, aber zugleich von dem für den übrigen Frachtenverkehr der Eisenbahnen abweichendes, bedingt durch den Umstand und die Voraussetzung, daß für dieselben in der Regel Begleiter vorhanden sind, die in Beziehung auf die Aufbewahrung und Bewachung dieser Gegenstände bis zur Verladung, auf die Verladung selbst, auf die Fürsorge während der Beförderung, auf die Empfangnahme und Unterbringung derselben nach Erreichung der Bestimmungsstation einen Theil derjenigen Verrichtungen übernehmen, welche bei den Frachtgütern meistens den ausführenden Organen der Eisenbahn-Verwaltung obliegen. Es konnte deshalb nicht nur das Abfertigungsverfahren hinsichtlich dieser Sendungen einfacher gestaltet werden, wie bei der Beförderung von Gütern, das Vorhandensein der Begleiter ließ auch die Wahl eines anderen Systems der Begleitpapiere zweckmäßig erscheinen.

Beim Güter-Transport ohne Begleiter empfängt die Eisenbahn-Verwaltung den Auftrag, ein ihr von dem Versender anvertrautes Gut an einen Dritten (Empfänger) auszuliefern, den die Eisenbahn-Verwaltung erst benachrichtigen und ausfindig machen muß, und dessen unbedingte Berechtigung zur Empfangnahme desselben erst durch die Einlösung des an ihn gerichteten Frachtbriefs begründet wird.

Beim Transport mit Begleiter übernimmt die Verwaltung im Grunde nur die Verpflichtung zur Beförderung des ihr am Zuge von dem Versender übergebenen Guts bis zur Bestimmungsstation und zur Rückgabe an ihn nach der Ankunft desselben auf letzterer. Hier bedarf es also im Allgemeinen der Angabe des Empfangsberechtigten in dem Begleitpapier nicht; der im Besitze desselben befindliche Begleiter ist so berechtigt wie verpflichtet, das Gut auf der Bestimmungsstation der Eisenbahn-Verwaltung abzunehmen, ohne daß letztere Schritte in Betreff der Abnahme desselben zu thun braucht. Ihre Pflichten dem Aufgeber gegenüber sind insofern geringer, als sie nicht für diejenigen Gefahren der Beförderung haftet, welche durch die Beigabe der Begleitung abgewendet werden sollen. Dagegen ist es nöthig, den Begleiter in den Besitz einer Bescheinigung zu setzen, auf Grund deren er am Bestimmungsort die Rückgabe zu verlangen berechtigt ist. (Gepäckschein, Beförderungsschein.)

Für die Beförderung von Gepäck, Leichen, Thieren und Fahrzeugen sind deshalb in dem zur Zeit noch gültigen Betriebs-Reglement im Theil I (für Gepäck) und im Theil II (für Leichen, Vieh und Fahrzeuge) besondere, von denen für die Beförderung von Gütern (Theil III) abweichende Vorschriften gegeben worden. Es ist jedoch darauf aufmerksam zu machen, daß nach dem Berner Uebereinkommen im internationalen Verkehr die direkte Beförderung von Leichen ganz ausgeschlossen ist, während diejenige von lebenden Thieren und Fahrzeugen lediglich nach den Bestimmungen für den Güterverkehr erfolgt. Demgemäß ist auch in dem Entwurf des neuen Vereins-Betriebs-Reglements der besondere Abschnitt betreffend die Beförderung von Leichen, Fahrzeugen, Thieren ganz weggefallen. Der Entwurf der „Verkehrs-Ordnung für die Eisenbahnen Deutschlands", (welche Bezeichnung für das bisherige Betriebs-Reglement für die Eisenbahnen Deutschlands gewählt worden ist), hat dagegen noch gewisse besondere Bestimmungen für Leichen und für lebende Thiere, welche die besondere Beschaffenheit und Natur dieser Beförderungs-Gegenstände erforderlich macht, in den Abschnitten II und III beibehalten.

Indessen wird durch die Tarife die Beförderung aller hier in Rede stehenden Sendungen unter gewissen Voraussetzungen auch ohne Begleiter gestattet. In diesen Fällen findet deren Abfertigung und Beförderung in der Regel unter den Formen, aber nicht ohne Weiteres auch unter den Bedingungen des Güterverkehrs statt. Vielmehr bleiben auch dann die besonderen, in dem Betriebs-Reglement Abschnitt II (Abschnitte IV—VII des Entwurfs der Verkehrs-Ordnung) gegebenen Vorschriften maßgebend, welche sich auf die Auflieferungs- sowie die Lade- und Lieferfristen be-

ziehen. Es tritt jedoch in solchen Fällen der Frachtbrief an die Stelle des Beförderungsscheins.

Freilich nicht ohne Ausnahme! Die Wahl des Begleitpapiers hängt zum Theil auch davon ab, ob die Aufgabe der in Rede stehenden Beförderungs-Gegenstände bei der Gepäck- oder bei der Güter-Abfertigungsstelle erfolgt. Ersterenfalls muß die Abfertigung auf Gepäck- oder Beförderungsschein stattfinden, weil das Buchungs- und Verrechnungs-system der Gepäck-Abfertigungsstellen nur für diese Art von Begleitpapieren eingerichtet ist. Dagegen gestattet das Buchungssystem der Güterab-fertigungsstellen die Aufgabe sowohl auf Beförderungsschein wie auf Fracht-brief. Die Wahl der Aufgabestelle wiederum ist durch örtliche Verhältnisse und durch die Wahl der Züge oder der Zuggattungen bedingt, welche für die Beförderung seitens des Versenders in Anspruch genommen oder seitens der Eisenbahn-Verwaltung zur Verfügung gestellt werden, z. B. übernimmt in allen Fällen, in denen die Beförderung mit einem bestimmt bezeich-neten Personenzuge verlangt wird, die Gepäckabfertigungsstelle die Abfertigung. Andererseits wird bei gewissen Transporten, obgleich dieselben einen Begleiter erfordern (Beförderung von Lokomotiven und Tender, welche auf eigenen Rädern laufen), die Abfertigung nicht auf Beförderungs-schein sondern auf Frachtbrief vorgenommen, weil der Begleiter hier nicht für die Auflieferung und Empfangnahme des Guts, sondern nur für ge-wisse Verrichtungen während des Transports (Schmieren der Räder) noth-wendig ist.

Die Frage, ob Begleiter beizugeben, und ebenso die weitere Frage, ob die hier in Rede stehenden Transport-Gegenstände bei den Gepäck- oder bei den Güterabfertigungsstellen aufzugeben sind, wird theils durch die Betriebs-Reglements und die Tarife von vornherein entschieden, theils von der Ent-scheidung der Stations-Vorstände auf Grund der besonderen Umstände des Transports abhängig gemacht, theils der Wahl der Aufgeber überlassen.

Danach kann Gepäck nach Wahl des Aufgebers entweder als Reise-gepäck, welches der Reisende zu dem Zuge, den er selbst benutzt, und auf die von ihm gelöste Fahrkarte aufgiebt, oder auch ohne diese beiden Vor-aussetzungen aber gleichwohl unter den Formen und Bedingungen der Ge-päckbeförderung als „Expreßgut“ zum Transport aufgegeben und abgefertigt werden.*)

---

*) Erlaß vom 16. September 1884 — II b. T. 5375 — Allgemeine Abfertigungs-Vorschriften des deutschen Verkehrsverbandes § 12, Abschnitt 23. — Zusatzbestimmung 6 zu § 26, Theil I des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck. — V. § 39 des Entwurfs der Verkehrsordnung.

Bei Leichen wird in der Regel ein Begleiter verlangt, die Aufgabe findet mit Beförderungsschein in den Personenzügen bei der Gepäck-Abfertigungsstelle statt. Eine Ausnahme wird bei solchen Leichen gemacht, welche von Polizeibehörden, Krankenhäusern, Strafanstalten an öffentliche Lehranstalten zu anatomischen Zwecken versendet werden. Diese werden auf Frachtbrief von den Güter-Abfertigungsstellen ohne Begleiter in Güterzügen befördert.

In Betreff der lebenden Thiere ist Begleitung unbedingt nur beim Transport von Großvieh in Wagenladungen vorgeschrieben, während bei Aufgabe von einzelnen Stücken Vieh und von Kleinvieh in Wagenladungen nach dem Ermessen der Absendestation von der Beigabe eines Begleiters abgesehen werden kann; (Länge des Transportweges, Gesundheit der Thiere ꝛc.) Erfolgt die Versendung ohne Begleitung, so kann Kleinvieh in Käfigen, Kisten u. s. w. nach Wahl des Versenders entweder als Gepäck auf Gepäck- oder Beförderungsschein zur Beföderung mit Personenzügen bei der Gepäck-Expedition, oder als Eilgut auf Frachtbrief bei der Güter-Expedition und nach den Bestimmungen des Güter-Tarifs aufgegeben werden.

Sonstiges, ohne Begleitung aufgegebenes Vieh wird zur Beförderung lediglich auf Frachtbrief und allein bei den Güterabfertigungsstellen angenommen. Thiere mit Begleitung dagegen werden immer auf Beförderungsschein und nach der Bestimmung der Direktion entweder bei den Gepäck- oder bei den Güterabfertigungsstellen abgefertigt.

In Beziehung auf die für die Beförderung zu wählende Zug-Gattung bleibt die Wahl im Allgemeinen den Versendern überlassen, derart, daß zu Viehsendungen nach Wahl der Versender sämmtliche fahrplanmäßigen Güter-, Eilgüter-, Vieh- und gemischten Züge, sowie auch eine Anzahl von Personenzügen benutzt werden können. Gewisse Personenzüge jedoch werden zu Viehsendungen nur nach dem Ermessen des Stationsvorstehers und nur gegen 50 % Fahrpreiszuschlag zur Verfügung gestellt, andere Personenzüge (Schnellzüge) sowie sämmtliche Personenzüge, welche zwei Tage vor und zwei Tage nach den Oster-, Pfingst- und Weihnachtsfeiertagen verkehren, sind von der Viehbeförderung gänzlich ausgeschlossen.

Die Verschiedenheit der Form des Abfertigungs-Verfahrens hat selbstverständlich keinen Einfluß auf die Voraussetzungen, unter denen die fraglichen Transporte überhaupt zur Beförderung angenommen werden.

Wenn in dieser Beziehung im Allgemeinen lediglich auf die Bestimmungen des Betriebs-Reglements (Verkehrs-Ordnung), der Tarife und der zusätzlichen Bestimmungen zu verweisen ist, so ist es doch zweckmäßig, auf folgende besondere Bestimmungen aufmerksam zu machen:

Maßgebend dafür, was die Reisenden der IV. Wagenklasse an Traglasten in den Wagen mitnehmen dürfen, was sie dagegen zur Frachtberechnung als Gepäck aufzugeben haben, ist der Gesichtspunkt, daß ihnen die Mitnahme von solchem Gepäck im Wagen selbst gestattet werden soll, welches ein Fußgänger bei sich führen kann, wobei von der Ansicht ausgegangen wird, daß der Reisende in den Wagen der 4. Klasse so hereintreten darf, wie er bis zur Station auf der Landstraße gegangen ist, oder auf dieser nach seinem Bestimmungsorte gehen würde, wenn die Wagen 4. Klasse nicht eingeführt wären.

Die Annahme von Vieh ferner hängt sowohl davon ab, ob die Aufgabe- und die Empfangsstation überhaupt mit den erforderlichen Vorrichtungen zur Auf- und Ausladung von Vieh eingerichtet sind, wie davon, daß dasselbe aus seuchefreien Gegenden stammt. Ersteres ergeben die Tarife und Stations-Verzeichnisse, letzteres wird durch Ursprungs-Zeugnisse und nöthigenfalls durch von Veterinärbeamten ausgestellte Gesundheitsatteste bescheinigt. Die Einfuhr von Vieh aus verseuchten Gegenden ist verboten. Die Eisenbahnen sind daher gehalten, die hierüber in Ausführung der Gesetze von den Landespolizeibehörden getroffenen Bestimmungen genau zu beachten. Um sie in fortlaufender Kenntniß von denjenigen Anordnungen zu erhalten, welche von den letzteren bezüglich der Ein- und Durchfuhr von lebenden Thieren, frischem Fleisch und dergleichen in veterinär-polizeilichem Interesse erlassen sind, haben die Regierungs-Präsidenten dem Minister der öffentlichen Arbeiten jede derartige Anordnung möglichst schleunigst mitzutheilen, damit sie von diesem sofort durch das Eisenbahn-Verordnungsblatt zur Kenntniß der Eisenbahn-Organe gebracht werden können.

b) Ordnung des Abfertigungsdienstes.

Die Begleitpapiere, welche bei der Abfertigung des Gepäcks und der übrigen hier fraglichen Gegenstände in Betracht kommen, sind, soweit letztere nicht auf Frachtbrief befördert werden, die auf dem nämlichen System beruhenden Gepäck- und Beförderungsscheine. Sie bestehen aus drei gleichlautenden Theilen, dem Stamm, der Karte und dem Schein, wozu bei den Gepäckscheinen noch die Beklebezettel treten. Der erstere verbleibt der Abfertigungsstelle, die Karte erhält der Packmeister, den Schein der Begleiter. Alle drei erhalten nach erfolgter Ausfüllung die Angabe der Aufgabe- und der Empfangsstation, die Bezeichnung des Beförderungs-Gegenstandes, die Berechnung der Fracht und den Beförderungsweg. Auf den Beförderungsscheinen tritt noch die Angabe hinzu, ob ein Begleiter vorhanden ist, oder nicht, und wer der Versender und Empfänger ist, sowie die Bezeichnung des Wagens, in welchem die Verladung stattgefunden hat. Für

Stationen, die einen sehr regen Gepäckverkehr im Versand oder im Empfang haben, können besondere Gepäckscheine mit den Namen derselben hergestellt werden.

Die Ausfüllung aller drei Abschnitte erfolgt jetzt im Wege des Durchpause-Verfahrens. Dadurch wird verhütet, daß auf dem dem Begleiter einzuhändigenden Schein ein höherer Preis eingetragen wird, als auf dem Stamm und der Karte, was, solange die Ausfüllung jedes Abschnittes besonders erfolgte, hin und wieder in unredlicher Absicht geschah. Der ehemalige Talon des Packmeisters, welcher sonst nur die Endstationen, die Stückzahl und den Beförderungsweg angab, hat durch den vervollständigten Inhalt nunmehr den Werth eines Verrechnungspapiers erhalten und ist damit im gewissen Sinne der Frachtkarte des Güterverkehrs gleichwerthig geworden.

Gepäck- und Beförderungsscheine werden in besonderen Heften geliefert und tragen fortlaufende Kontrolnummern. Die Stämme bleiben in den Heften zurück und gewähren in Verbindung mit der fortlaufenden Nummer den Kontrolorganen die Möglichkeit, genau festzustellen, welche Scheine thatsächlich benutzt sind.

Die Bezahlung der Fracht findet in der Regel bei allen hier in Rede stehenden Gegenständen gleich bei der Aufgabe zum Transport statt, theils weil die Einziehung derselben am Bestimmungsort z. B. beim Gepäck, zu umständlich ist, theils weil die betreffenden Gegenstände der Eisenbahnverwaltung, wenn etwa deren Abnahme vom Empfänger verweigert werden sollte, nicht unter allen Umständen die Sicherheit bieten, sich nachträglich aus dem Werthe derselben bezahlt machen zu können, theils endlich weil sie die damit verbundenen Umständlichkeiten der Aufbewahrung und etwaigen Pflege im Falle der Nichtbezahlung der Fracht und der damit sich ergebenden Nothwendigkeit, das Transportobjekt als Unterpfand zurückzubehalten, vermeiden will.

Bei lebendem Vieh wird jedoch die Ueberweisung der Fracht und zugleich die Belastung der Sendung mit Nachnahmen gestattet, wenn der Aufgeber den ungefähren Betrag der Fracht hinterlegt und schriftlich sich verpflichtet, die Eisenbahn-Verwaltung für alle Verluste und Kosten schadlos zu halten, welche ihr aus diesem Verfahren entstehen.

Wenn die Gepäck-Abfertigung auf Grund einer gelösten Fahrkarte, welche zur unentgeltlichen Beförderung einer gewissen Menge von Gepäck berechtigt, erfolgt, so wird die Karte auf der Rückseite mit dem Stempel der Gepäckabfertigungsstelle versehen. Findet die Abfertigung ohne Lösung einer solchen, die Beförderung also ohne Begleiter statt (Expreßgut), was auch bei kleinen Thieren in Käfigen u. s. w. möglich ist, so wird der Gepäck-

schein dem Packmeister ebenso wie die Karte übergeben, wenn nicht der Aufgeber es vorzieht, ihn zu behalten. Ersterenfalls muß dann aber der Gepäckschein die volle Adresse des Empfängers enthalten. Die Auslieferung auf der Bestimmungsstation erfolgt diesenfalls nach den Vorschriften des Güterverkehrs, sofern nicht der Empfänger sich ohne Aufforderung zur Empfangnahme meldet und Bedenken gegen seine Empfangsberechtigung nicht obwalten. Im letzteren Falle findet die Aushändigung an den Vorzeiger des Gepäckscheines statt.*)

Wenn — wie vorerwähnt — nach den neuesten Abfertigungs-Vorschriften die Fracht zum Unterschiede gegen früher auch auf der für den Packmeister bestimmten Karte ausgeworfen wird, so geschieht dies deshalb, weil es häufig dem Aufgeber oder dem Empfänger von Werth ist, den ihm ausgehändigten Schein zu behalten, um sich hinsichtlich der gezahlten Fracht Dritten gegenüber ausweisen zu können. Namentlich ist dies bei den Vieh-Begleitern der Fall, die ihren Auftraggebern — den Viehhändlern — Rechnung legen müssen. (Hierin liegt auch der Grund für die Einrichtung, daß größeren und ständigen Versendern von Vieh gestattet wird, Frachtquittungsbücher anzulegen, in welchen die Versandstation den Empfang der Frankofracht bescheinigt). Will daher der Aufgeber oder Empfänger nach Aushändigung des Beförderungs-Gegenstandes den Gepäck- oder Beförderungsschein zurückbehalten, so tritt die Packmeisterkarte an die Stelle des Scheines und muß für die Zwecke der Verrechnung und Kontrole der Frachten dienen.

Die Verladung des Gepäcks findet seitens der Abfertigungsstelle, diejenige der übrigen Beförderungs-Gegenstände durch den Aufgeber oder den Begleiter unter Aufsicht der Bahnorgane statt.

Ihre Uebergabe durch die Abfertigungsstelle an den Packmeister erfolgt vermittelst Ueberweisung der Begleitpapiere, wobei letzterer sich von dem Vorhandensein der in denselben eingetragenen Gegenstände und von ihrer Beschaffenheit zu überzeugen hat. Den Befund hinsichtlich der Gepäckstücke bescheinigt er seinerseits der Abfertigungsstelle in einem Gepäckquittungsbuch; hinsichtlich der übrigen mit Begleitung beförderten Gegenstände bedarf es einer solchen Bescheinigung nicht.

Nach der Ankunft der Gegenstände auf der Bestimmungsstation werden dieselben vom Packmeister an die Abfertigungsstelle auf Grund der Karten übergeben und von dieser an den Inhaber des Gepäck- oder Beförderungsscheins ausgeliefert, und zwar Gepäck, ohne daß seitens der

---

*) Zusatzbestimmung 6 zu § 26, Theil I des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reisegepäck. V. § 40 des Entwurfs der neuen Verkehrsordnung.

Bestimmungsstation eine Nachprüfung der von der Aufgabestation berechneten Fracht stattfindet, die übrigen Gegenstände jedoch, bei welchen es sich in der Regel um bedeutende Frachtbeträge handelt, erst nachdem diese Prüfung ausgeführt und der etwaige Unterschied berichtigt ist.

Die abgenommenen Karten, Gepäck- und Beförderungsscheine oder, wenn letztere in den Händen der Abnehmer geblieben sind, lediglich die Karten werden von der Empfangs-Abfertigungsstelle nach einigen Tagen an die vorgesetzte Kontrole eingesandt. Es ist ihr dagegen streng verboten, dieselben vorher der Aufgabestation auf deren etwaiges Ansuchen zurückzugeben oder zu ändern, was von dieser möglicherweise zum Zwecke der Verdeckung einer Fracht-Hinterziehung — wenn sie ursprünglich die Fracht höher ausgeworfen hat, als zulässig war, und hinterher den Schein berichtigen will, — verlangt werden könnte. Andererseits sind die Aufgabestationen verpflichtet, die Hefte, in denen sich die ausgefüllten Stämme der abgefertigten Sendungen befinden, an die ihnen vorgesetzte Kontrole — jedoch erst nach dem Monatsschluß — einzureichen. Sind die Sendungen im Binnen- und Staatsbahn-Verkehr abgefertigt, so treffen die für dieselben benutzten Stämme und die Scheine sowie Karten unmittelbar bei der gleichen Kontrole wieder zusammen und werden dort alsbald wiederum vereinigt. Bei Abfertigung im direkten Verkehr erfolgt dagegen diese Wiedervereinigung erst gelegentlich des Austausches der Monatsrechnungen zwischen den Verkehrskontrolen der beiden Endverwaltungen. (Siehe Abschnitt VII.)

Die Verbuchung der Einnahmen, soweit deren Erhebung in den Händen der Versandabfertigungsstelle liegt, findet, abgesehen von ihrer Berechnung in den Gepäck- und Beförderungsschein-Stämmen, hinsichtlich der Gepäckfrachten in einem von der Gepäckabfertigungsstelle zu führenden besonderen Gepäck-Einnahmebuche statt; die Verbuchung der Einnahme aus dem Transport der bei den Gepäck-, Eilgut- und Güter-Abfertigungsstellen der Station aufgegebenen Sendungen von Leichen, Vieh und Fahrzeugen, dagegen ist im Interesse der Einheitlichkeit der Verrechnung, ausschließlich den Güter-Abfertigungsstellen übertragen worden. Hat daher die Abfertigung seitens der Gepäck-Abfertigungsstelle stattgefunden, so muß diese im Versande die Stämme der abgefertigten Beförderungsscheine, im Empfange die abgenommenen Beförderungsscheine und Karten täglich gegen Empfangsbescheinigung an die Güterabfertigungsstelle abliefern, welche dieselben in die eigenen Bücher übernimmt.

Die Gesammteinnahme jedes Monats weisen die Versand-Abfertigungsstellen auf Grund der Stämme der vorgesetzten Verkehrs-Kontrole I in den Monats-Rechnungen auf vorgeschriebenen Formular, getrennt nach Binnen- und Staatsbahn-Verkehr einerseits und den einzelnen direkten

Verkehren andererseits nach. In Betreff der Gepäckeinnahmen können diese Monatsrechnungen durch die Vorlage der zurückbehaltenen, in den Gepäckscheinheften im Zusammenhang gebliebenen Stämmen derselben ersetzt werden, vorausgesetzt, daß bei der Abfertigung bereits eine Trennung der Hefte nach Verkehren stattgefunden hat und innerhalb jedes derartigen Heftes für jede Bestimmungsstation eine besondere Abtheilung angelegt ist.

Die Einnahmen aus der Beförderung von Leichen, Fahrzeugen, Vieh werden zusammen in besonderen nach den verschiedenen Verkehren getrennten Monatsrechnungen nachgewiesen, derart, daß die einzelnen Beförderungsscheine nach den Bestimmungsstationen und der Nummerfolge geordnet eingetragen werden.

Die Prüfung der Richtigkeit der Frachtberechnungen wird schon vor Eingang der Monatsrechnungen seitens der Kontrolen auf Grund der ihnen von den Empfangsstationen zugegangenen Gepäck- und Beförderungsscheine und Karten vorgenommen. Die bei dieser Gelegenheit entdeckten Unrichtigkeiten sind durch entsprechende Anweisung der Abfertigungsstellen auszugleichen, welche, soweit es möglich ist, die zuviel erhobenen Beträge zurückzuzahlen, die zu wenig erhobenen nachträglich einzuziehen haben. In die Monatsrechnungen sind dann von den Abfertigungsstellen womöglich gleich die berichtigten Frachtbeträge aufzunehmen; sonst erfolgt deren Berichtigung durch die Kontrolen.

c) Fürsorge für das Vieh während des Aufenthalts auf der Bahn.

Bei der Verladung und Beförderung des Viehs sind die vom Bundesrath durch Bekanntmachung des Reichskanzlers vom 13. Juli 1879 veröffentlichten Bestimmungen zu beachten, welche den thunlichsten Schutz der Thiere in Beziehung auf ihre Unterbringung und Pflege bezwecken; sie beziehen sich auf die Bauart der Ladeanlagen, die Einrichtung der Wagen, die Art der Verladung, Einlegung besonderer Viehzüge, die Geschwindigkeit der Züge, das Tränken und Füttern der Thiere u. s. w. (Siehe Fleck Betriebs-Reglement S. 111 u. ff.)

Um andererseits die Verbreitung ansteckender Krankheiten von erkrankten, auf der Eisenbahn beförderten Thieren nach Möglichkeit vorzubeugen, ist das Reichsgesetz vom 25. Februar 1876 erlassen, welches die Eisenbahn-Verwaltungen, in deren Bereich die Entladung von Pferden, Maulthieren, Eseln, Rindvieh, Schafen, Ziegen oder Schweinen stattfindet, zur Desinficirung der benutzten Wagen, der zum Füttern, Tränken, zur Befestigung u. s. w. verwendeten Geräthschaften und der Rampen, der Vieh-, Ein- und Aus-

ladeplätze, sowie der Viehhöfe verpflichtet. Sind Wagen mit Vieh über die Grenze gegangen, so müssen dieselben bei der Rückkehr ebenfalls desinficirt werden, falls nicht der Bundesrath für den Verkehr mit einzelnen Ländern, deren Desinfectionseinrichtungen für genügend erachtet werden, Ausnahmen hiervon eintreten läßt. Eine solche ist z. B. durch den neuen, vom 1. Februar 1892 ab gültigen deutsch-österreichischen Handelsvertrag, bezw. das ihm beigefügte Vieh-Seuchen-Uebereinkommen für den Verkehr mit Oesterreich-Ungarn eingetreten.

Behufs Anwendung dieser, durch strenge Straffestsetzungen geschützten Vorschriften sind eingehende Ausführungsbestimmungen seitens des Reichskanzlers sowie der Eisenbahn-Aufsichts- und Verwaltungsbehörden ergangen, und das Reichseisenbahnamt hat es sich zur besonderen Aufgabe gemacht, deren Ausführung zu überwachen.

Auch die dem Verein angehörigen Eisenbahn-Verwaltungen haben unter sich eine Kontrole der ordnungsmäßigen Desinfection ihrer in gegenseitiger Benutzung befindlichen Wagen durch die im § 17 des Vereins-Wagen-Uebereinkommens aufgenommene Vorschrift eingerichtet, wonach die vorherige gründliche Desinfection von zur Vieh-Beförderung benutzten Wagen zur Bedingung des Uebergangs der rückkehrenden Wagen gemacht und die nicht ordnungsmäßig erfolgte Reinigung mit einer Buße von zehn Mark belegt ist.

III. Beförderung von Gütern.

In dem Güterverkehr liegt der Schwerpunkt des ganzen Eisenbahn-Transport-Geschäfts. Die für diese Beförderungsart in Frage kommenden Gegenstände sind so außerordentlich mannigfach und verschiedenartig und bieten sich zugleich so massenhaft zum Transport an, daß demgemäß auch viel mannigfaltigere und umfassendere Einrichtungen für die Abfertigung derselben getroffen werden mußten. Die Gegensätze von Stückgut und Wagenladungsgut, von Eilgut und Frachtgut, von Privatgütern, Dienstgütern, Militärgütern und Postgütern, von zollpflichtigem und zollfreiem Gut bedingen zum Theil besondere Vorschriften und Einrichtungen für die Abfertigung und Beförderung jeder dieser Gütergattungen.

Auch die Einrichtung der Abfertigungsstellen weist eine reichere Bildung auf. Einerseits ist der äußere Abfertigungsdienst, welcher alle Verrichtungen in sich begreift, die sich auf die Annahme, Verwiegung, Verladung, Beklebung und Entladung der Güter beziehen — der sogenannte Lade- oder Bodendienst — mehr von dem inneren Abfertigungsdienst, welcher die im Bureau wahrzunehmenden Funktionen der Ausfertigung der Begleitpapiere, der

Fracht-Berechnung, -Erhebung, -Verbuchung und -Verrechnung umfaßt, geschieden und in die Hände besonderer Beamten (Lade- und Bodenmeister) gelegt; andererseits sind — wenigstens auf Bahnhöfen mit entwickelterem Verkehr — besondere Abfertigungsstellen, sowohl für den Versand, wie für den Empfang der Güter, ferner für Eilgüter und für Frachtgüter und unter Umständen auch für Zollgüter eingerichtet.

Annahme-Bedingungen.

Gleichmäßig für alle Güter gelten die verschiedenen Bedingungen, von denen die Betriebs-Reglements die Annahme der Güter abhängig machen. Dieselben beziehen sich theils auf die natürliche Beschaffenheit des Guts, theils auf die thatsächliche Möglichkeit, das Gut dem Empfänger zuzuführen, theils darauf, daß der Frachtvertrag unter den von den Gesetzen, den Betriebsreglements (der Verkehrsordnung) festgesetzten Bedingungen nach Form und Inhalt abgeschlossen wird. Danach sind gewisse Güter theils ganz vom Transport als Eisenbahngut ausgeschlossen, weil sie sich wegen ihrer Größe und ihres Gewichts oder wegen ihrer gefährlichen Natur nicht zum Transport auf der Bahn eignen, oder weil sie dem Postzwang unterliegen, oder weil ihre Beförderung aus Gründen der öffentlichen Ordnung verboten ist*), theils werden sie nur unter gewissen Bedingungen und Voraussetzungen zugelassen.

Zu den letzteren gehören gewisse Explosiv-(Spreng)stoffe, welche nur beim Vorhandensein einer bestimmt vorgeschriebenen Verpackungsweise und im Falle der Möglichkeit ihrer getrennten Aufbewahrung, Verladung und unter Umständen selbst getrennten Beförderung angenommen werden.**) Sie können deshalb, selbst wenn sie in der vorgeschriebenen Weise verpackt sind, weder von noch nach allen denjenigen Stationen zum Transport angenommen werden, welchen die erforderlichen Ladeanlagen für dieselben fehlen. Um das Publikum und die Versandstationen hierüber zu unterrichten, hat der deutsche Verkehrsverband in seiner Kundmachung Nr. 9 ein Verzeichniß derjenigen Stationen der Eisenbahnen Deutschlands herausgegeben, welche zur Annahme und Auslieferung der in der Anlage D zu § 48 des Betriebs-Reglements unter I bezeichneten Sprengstoffe geeignet sind. Bei der Annahme von großen, schweren Maschinen, Kesseln, Kanonen u. s. w., die auf eigenen, von den Versendern hierzu gebauten Fahrzeugen befördert werden müssen, muß regelmäßig vorher untersucht werden, ob die Anlagen der von dem Transporte zu durchlaufenden Strecken in Beziehung

---

*) § 50 [3] des Entwurfs der Verkehrs-Ordnung.

**) Anlage D des Betriebs-Reglements. (Anlage B des Entwurfs der Verkehrs-Ordnung.)

auf die Haltbarkeit der Schienen, Brücken und auf die Zulänglichkeit des lichten Raumes für die Beförderung geeignet sind.

Die Annahme zur Beförderung hängt ferner davon ab, ob sich das Gut nach Maßgabe der Verlade-Anlagen der betreffenden Station auch für die vom Versender gewünschte besondere Beförderungsweise eignet. Dies betrifft namentlich die eilgutmäßige Beförderung. Da die Eilgüter vielfach nur mit den Personenzügen befördert werden können und dann vom Bahnsteig aus in die meist nur mit kurzem Aufenthalte auf der Station verweilenden Züge eingeladen werden müssen, so werden nach den zusätzlichen Bestimmungen zu § 56 des Betriebs-Reglements nur solche Güter zur Beförderung in Eilfracht angenommen, welche nach Form, Gewicht und Umfang sich hierzu eignen. Es müssen daher, soweit nicht besondere Eilgüterzüge eingerichtet sind, alle diejenigen Güter vom Eilgut-Transporte ausgeschlossen werden, welche besondere, zeitraubende Verlademaßregeln erfordern oder die Personenzüge zu stark belasten würden. Hierüber entscheidet indessen lediglich die Abfertigungsstelle der Versandstation. Hat diese das Gut zur eilgutmäßigen Beförderung zugelassen, so sind die Anschlußbahnen weder in Deutschland noch im Bereich des Vereins deutscher Eisenbahnen zur Zurückweisung desselben aus diesem Grunde befugt.*)

Vom Gesichtspunkte der Möglichkeit der Zustellung des zu befördernden Frachtgegenstandes an den im Frachtbriefe bezeichneten Empfänger aus bestimmt § 46 des Betriebs-Reglements (§ 49 der Verkehrs-Ordnung) für die Eisenbahnen Deutschlands, daß der Transport von Gütern von und nach allen für den Güterverkehr eingerichteten Stationen zu erfolgen habe, ohne daß es behufs des Uebergangs von einer Bahn zur andern einer Vermittelungsadresse bedarf. Obgleich diese Bestimmung sich zunächst nur auf die in Deutschland auszuführenden Transporte bezieht, so sind die preußischen Staatseisenbahnen von ihrer Aufsichtsbehörde im Interesse des Verkehrs doch verpflichtet worden, auch Transporte nach dem Auslande für solche Stationen, für welche keine direkten Tarife vorhanden sind, und selbst nach solchen Bahnen, mit denen überhaupt ein Verbandsverhältniß nicht besteht, anzunehmen, wenn nur eine ununterbrochene Schienenverbindung bis zur Bestimmungsstation vorhanden ist.**) Sie setzt allerdings voraus, daß der Empfangsort, wenn auch nicht unmittelbar an einer Eisenbahn, doch

---

*) Zusatzbestimmung II zu § 56 des Betriebs-Reglements für die Eisenbahnen Deutschlands (Theil I des deutschen Gütertarifs) und Art. 15 Abs. 2 des zur Zeit giltigen Vereins-Uebereinkommens zum Betriebs-Reglement; Art. 8 des neuen Entwurfs desselben.

**) Erl. vom 22. Januar 1879 II T. 6356 und vom 29. April 1881. IIb T. 1857. Vergl. Art. 19 des Berner Uebereinkommens.

wenigstens in der Nähe einer solchen gelegen und diese auf dem Frachtbrief angegeben ist.

Hiermit hängt ferner die vom Verein beschlossene, in den zusätzlichen Bestimmungen zu den Betriebs=Reglements enthaltene und von da auch in den Entwurf des neuen Vereins=Betriebsreglements (zusätzliche Bestimmungen zu § 47) übernommene Vorschrift zusammen, nach welcher Stückgüter vor der Aufgabe zurückgewiesen werden können, wenn sie nicht vom Versender selbst mit dem Namen der Bestimmungsstation deutlich bezeichnet sind. Eine Ausnahme hiervon ist nur hinsichtlich der in den Seehäfen aufgegebenen Stückgüter gemacht worden, weil diese gewöhnlich unmittelbar nach der Entladung aus den Seeschiffen von den Güterboden der Eisenbahn=Verwaltung zur Weiterverladung aufgegeben werden, und die Versender deshalb die Bezeichnung selbst schwer ausführen können.

Eine besondere Bedeutung für die Zulässigkeit der Annahme der Güter zur Beförderung aber wohnt den für dieselben erforderlichen Begleitpapieren bei, die je nach der Gattung der Güter verschieden sind.

Man hat hierbei zu unterscheiden zwischen

a) denjenigen Begleitpapieren, welche der Versender selbst beizubringen hat und

b) denjenigen, welche die befördernde Eisenbahn=Verwaltung ihnen beigiebt.

a) Zu der ersteren Gattung gehören 1. der Frachtbrief bei Privatgütern, 2. bei Dienstgütern der Dienstgut=Frachtbrief bezw. Begleitschein, 3. bei Postgütern, welche der Eisenbahn=Verwaltung zur eigenen Beförderung übergeben werden, der in Nr. IV der vom Reichskanzler erlassenen Vollzugsbestimmungen zum Eisenbahn=Postgesetz vom 20. Dezember 1875 vorgeschriebene Versendungs=Schein, 4. bei Militärgütern der Militär=Fahrschein. Es gehören 5. hierher neben dem Frachtbrief bei Gütern, die nach dem Auslande gehen oder sonst unter Steuerkontrole stehen, die Zoll= und Steuerpapiere.

1. Frachtbriefe für Privatgüter. Form und Inhalt der Frachtbriefe werden durch die für die einzelnen Verkehre und Verbände maßgebenden Betriebs=Reglements (Verkehrsordnung) bezw. Tarife vorgeschrieben. Für den Verkehr innerhalb Deutschlands und des Vereins der deutschen Eisenbahnen gilt einheitlich das in dem Betriebs=Reglement (Verkehrs=Ordnung) für die Eisenbahnen Deutschlands und im Vereins=Betriebs=Reglement vorgeschriebene Muster. In dem Verkehr mit den nicht dem Verein angehörigen ausländischen Bahnen bedurfte es bisher bei Gründung eines direkten Verbandsverkehrs der jedesmaligen besonderen Vereinbarung über das anzunehmende Frachtbrief=Formular und dessen Inhalt. Sobald aber das Berner internationale Uebereinkommen in Kraft

getreten sein wird, gelangt im internationalen Eisenbahn-Verkehr derjenigen Staaten, welche dem Uebereinkommen angehören, ausschließlich das durch dasselbe vorgeschriebene Frachtbrief-Formular zur Anwendung. Die dem Uebereinkommen unterworfenen Verwaltungen sind zur Anwendung desselben selbst dann verpflichtet, wenn der Transport für das Gebiet eines dritten, nicht dem Uebereinkommen beigetretenen Staates bestimmt ist, vorausgesetzt, daß er mit einem durchgehenden Frachtbrief dahin befördert werden soll und das Gebiet mindestens zweier demselben beigetretenen Staaten berührt. (Art. I und VI des internationalen Uebereinkommens.) Die Benutzung eines anderen Frachtbriefs seitens des Versenders oder die Annahme eines von dem internationalen abweichenden Frachtbrief-Musters für einen nicht völlig unter das Berner Uebereinkommen fallenden internationalen Verbands-Verkehr ist daher von jenem Augenblicke an nur noch möglich, wenn der Versender das Gut von Land zu Land mit neuen (nationalen) Frachtbriefen aufgiebt, oder wenn es sich um einen Verbands-Verkehr nur zwischen dem Gebiete eines einzelnen, dem Berner Uebereinkommen beigetretenen Staates und anderen, demselben nicht angehörigen Staaten handelt. Für die Eisenbahnen Deutschlands kann dieser Fall nur in den direkten überseeischen Verkehren mit England, Schweden, Dänemark u. s. w. in Frage kommen, da alle übrigen, Deutschland unmittelbar umgebenden Länder sich dem Uebereinkommen unterworfen haben. (Dies gilt übrigens nicht nur von dem Frachtbrief-Formular, sondern von allen Vorschriften des internationalen Uebereinkommens). Geht andererseits ein Transport nach einer außerhalb des Gebiets des internationalen Uebereinkommens gelegenen ausländischen Bahn, welche keinen direkten Tarif mit der deutschen Versandbahn vereinbart, dagegen für die Güterbeförderung auf ihren Linien ein besonderes Frachtbrief-Muster vorgeschrieben hat, so muß neben dem im Gebiete des deutschen Reichs bezw. des internationalen Uebereinkommens gültigen Frachtbrief noch ein solcher der letzterwähnten Art mit vollständiger Ausfüllung beigegeben werden.

2) Von dem für die Beförderung von Privatgütern vorgeschriebenen Frachtbriefe ist das für die Beförderung von frachtpflichtigen Eisenbahn-Dienstgütern zur Anwendung gelangende nach Form und Inhalt wesentlich verschieden.

Für die Beförderung von Dienstgütern, sobald dieselben im Gewicht von mehr als 1000 kg aufgegeben werden, berechnen sich bekanntlich die preußischen Staats-Eisenbahnen nach Maßgabe der dafür ergangenen Dienstanweisung*) selbst Frachtkosten, um die auf der Verwendung dieser Güter lastenden wirklichen Kosten im Ausgabe-Etat statistisch genau darzustellen.

*) Erlaß vom 15. Oktober 1889. V. IIb. 7066. IIa. 14893.

Der Frachtbrief hat also hier wegen der Personeneinheit des Transportgebers und Transportnehmers nicht die Bedeutung einer Urkunde über den Abschluß des Transportvertrags, sondern lediglich diejenige eines Verrechnungs- und Begleitpapiers. Das Formular desselben, welches die preußischen Staatsbahn-Verwaltungen unter sich vereinbart haben, konnte daher auch erheblich einfacher sein wie das für den Privatgut-Verkehr zur Anwendung gelangende. Sowohl der Dienstgut-Frachtbrief wie der Begleitschein, welcher regelmäßig verwendet wird, sobald die Menge des zu versendenden Dienstguts 1000 kg nicht übersteigt, bestehen aus drei Abschnitten. Die Abschnitte des Dienstgut-Frachtbriefs sind beinahe gleichlautend und werden, abgesehen von der Frachtberechnung, im Wege des Durchpause-Verfahrens gleichmäßig ausgefüllt. Der erste Abschnitt verbleibt der Versand-Abfertigungsstelle, den zweiten und dritten (Frachtbrief) erhält der Empfänger, den zweiten aber giebt er der Abfertigungsstelle, nachdem er den Empfang darauf bescheinigt hat, zur Ablieferung an die vorgesetzte Verkehrs-Kontrole wieder zurück.

Die drei Abschnitte des Begleitscheins sind verschieden. Außer dem eigentlichen Begleitschein sind noch zwei kleinere Abschnitte als Stamm und Talon vorhanden; den ersteren behält die absendende Dienststelle zurück, der zweite, welcher dem Gute neben dem eigentlichen Begleitschein beigegeben wird, dient zur Empfangsbescheinigung und wird sodann der Abfertigungsstelle zurückgegeben.

Der Begleitschein hat daher auch nicht einmal die Bedeutung eines Verrechnungs-Papiers, sondern nur die einer Urkunde, durch welche die richtige Ablieferung des Guts an den Empfangsberechtigten festgestellt werden soll.

3) Bei Postgütern kommt es vor, daß die Postverwaltung, wenn die eigenen Beförderungsmittel derselben für die Bedürfnisse der Post nicht ausreichen, einen Theil ihrer Sendungen der Eisenbahn-Verwaltung zur Beförderung überweist. Die Postverwaltung aber ist und bleibt der letzteren gegenüber Aufgeberin und Empfängerin.*) Die Organe derselben übergeben daher die betreffenden Güter der Eisenbahn-Verwaltung mit einem für jede Empfangsstation doppelt ausgestellten Versendungsschein, in welchem die Postgüter einzeln eingetragen sind. Die Eisenbahn-Verwaltung bescheinigt in dem Duplikat den Empfang derselben und händigt letzteres der Postverwaltung aus, welche auf Grund desselben auf der Bestimmungsstation die Güter wieder abzufordern hat.

---

*) Art. 5 des Eisenbahn-Postgesetzes.

4) Von den für Militär=Güter vorgeschriebenen Fahrscheinen wird später die Rede sein.

5) Was die Zoll= und Steuerpapiere anbelangt, so ist es zwar nach § 51 des Betriebs=Reglements (§ 59 der Verkehrs=Ordnung) lediglich Sache des Absenders, dafür zu sorgen, daß die Zoll=Begleit=Papiere richtig und vollständig vorhanden sind, und trägt er in letzter Linie alle Folgen, welche sich aus der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit derselben ergeben. Nur hinsichtlich der sogenannten statistischen Anmeldescheine, welche auf Grund des Reichs=Gesetzes betreffend die Statistik des Waarenverkehrs vom 20. Juli 1879 jedem über die Grenzen des Reichs ein= oder ausgehenden Gute beigegeben werden müssen und von den Grenz=Zollämtern abgenommen werden, sorgt die Bahnverwaltung, falls der Versender die Beigabe unterläßt, von Amtswegen, aber auf Kosten des letzteren, für die Beigabe derselben. Die Eisenbahnverwaltung hat indessen auch hinsichtlich der eigentlichen Zoll= und Steuerpapiere ein eigenes Interesse daran, daß dieselben in Ordnung sind, indem zunächst sie als Waarenführerin der Zollverwaltung gegenüber zur Beibringung derselben verpflichtet ist, und von letzterer wegen Nichtbefolgung der Zoll= und Steuervorschriften in Anspruch genommen wird; ihr Betrieb muß es in erster Linie entgelten, wenn in Folge der Mangelhaftigkeit der Papiere die Zollverwaltung die Abfertigung der Zoll= und Steuergüter ablehnt und den Weitertransport der Güter und der Wagen verbietet.

Die Abfertigungsstellen sind deshalb gehalten, sich mit allen auf die zoll= und steueramtliche Behandlung der Güter im In= und Auslande geltenden Vorschriften vertraut zu machen und dem Versender diejenigen Papiere zu bezeichnen, welche für diesen Zweck erforderlich sind, wenn auch die Verantwortlichkeit für die Mangelhaftigkeit derselben schließlich er allein trägt.*) Dies ist namentlich im Interesse derjenigen Anschlußverwaltungen geboten, denen die Herbeiführung der zollamtlichen Abfertigung obliegt. Die Vereins=Verwaltungen haben sich daher im Art. 18 des Uebereinkommens zum Betriebs=Reglement**) gegenseitig verpflichtet, darauf zu halten, daß die Aufgabestation die Sendung nur mit vollständigen Zollbegleit=Papieren abgehen läßt, und theilen sich zu diesem Zwecke gegenseitig die für ihren Bereich bestehenden Zoll= und Steuervorschriften mit. Gegen die Verwaltung der Versand=Station nimmt daher die Anschlußbahn auch ihren Regreß für die Strafen, welche sie an die Zoll=

*) Erlaß vom 15. Mai 1883 (E.=V.=Bl. S. 95). Allgemeine Abfertigungs=Vorschriften § 27.

**) Artikel 14 des neuen Entwurfs.

Verwaltung in Folge der Unrichtigkeit oder Unvollständigkeit der Zollpapiere etwa hat zahlen müssen.

Die Prüfung der Begleit-Papiere bei der Annahme der Güter aber richtet sich nicht blos auf die richtige Ausstellung und die Vollständigkeit derselben, sondern auch darauf, daß sie in der richtigen Anzahl vorhanden sind, daß ihr Inhalt mit der Sendung selbst nach Beschaffenheit, Gewicht, Stückzahl, Bezeichnung und Verpackung genau übereinstimmt, und daß sie keine unstatthaften Vermerke und Anweisungen enthalten.

Hinsichtlich der Zahl gilt die Vorschrift, daß für jede Sendung und, wenn dieselbe aus mehreren Wagen besteht, für jeden Wagen ein besonderer Frachtbrief beigegeben wird. Doch werden von dieser Vorschrift mehrfach Ausnahmen zugelassen; z. B. wird im Binnen- und im Staatsbahnverkehr zur Erleichterung sowohl für den Versender wie für die Abfertigungsstellen die Beigabe eines einzigen Frachtbriefs für fünf gleichzeitig aufgegebene Sendungen erlaubt, wenn dieselben an einen Empfänger und dieselbe Empfangsstation gerichtet sind. Eil- und Zollgüter müssen immer getrennt von andern Gütern mit besonderem Frachtbrief aufgegeben werden; doch ist es gestattet, mehrere Ladungen zusammengehöriger Zollgüter auf einen Frachtbrief mitzugeben, wenn daraus den Parteien eine billigere Berechnung der Zollbeträge erwächst. (Verkehr mit Rußland.)

Bezüglich der Wagenladungsgüter endlich muß der Annahme derselben und der zugehörigen Begleitpapiere zum Transport deren vollständige Verladung seitens des Versenders in den von ihm bestellten, von der Eisenbahnverwaltung gestellten Wagen vorausgegangen sein.

Die Verladung dieser Güter durch den Versender selbst bildet die Regel, doch bleibt es dem Vorstande der Abfertigungsstelle überlassen zu bestimmen, ob ausnahmsweise die Verladung bahnseitig erfolgen soll. Hierzu wird er sich z. B. bestimmt finden, wenn die Verhältnisse eine schnelle Verladung bedingen, oder die Verladung selbst mit besonderer Vorsicht und Geschicklichkeit ausgeführt werden muß, um das Gut oder den Wagen vor Schaden zu bewahren, und wenn der Versender oder seine Leute nach beiden Richtungen hin ihm nicht geeignet erscheinen. Die Verladung muß in jedem Falle streng nach den bestehenden Lade-Vorschriften erfolgen, da von der Einhaltung derselben in vielen Fällen die Betriebs-Sicherheit abhängt. Insbesondere ist dies bei der Beladung offener Wagen über die Seitenborde hinaus der Fall. Da es von größter Wichtigkeit ist, daß in solchen Fällen die einzelnen Theile und Stücke der Sendung so fest verladen werden, daß ein Verschieben und Herabfallen derselben vermieden wird, so sind zuerst vom Verein der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen im Anhange zum Vereins-Wagenübereinkommen Vorschriften betreffend die Verladung von Stroh, Heu,

Brettern u. s. w., und später auch vom Verkehrs = Verbande Bestimmungen über die betriebssichere Verladung von Fahrzeugen und Maschinen mit Rädern auf offenen Wagen (Kundmachung Nr. 30) sowie von Kolli und Ballen u. s. w. erlassen. Außerdem muß sich der Versender vor Ueberschreitungen der Belastungsgrenze des Wagens hüten, zumal dieselbe durch Erhebung empfindlicher Konventionalstrafen geahndet wird.*)

Sind alle Annahme=Bedingungen erfüllt, so erfolgt seitens der Bahn die Annahme des Guts zum Transport und der Abschluß des Frachtvertrags durch Abstempelung des Frachtbriefs mit dem Tagesstempel der Abfertigungsstelle.

Die nunmehr stattfindende Abfertigung des Gutes zum Versande soll nach § 56 b des Betriebs=Reglements (§ 56 4 der Verkehrs=Ordnung) streng nach der Reihenfolge der Auflieferung vor sich gehen. Diese Vorschrift läßt sich indessen ihrem Wortlaute nach nicht durchführen. Sie kann sich zunächst der Natur der Sache nach nur auf die in gleicher Richtung gehenden Güter gleicher Gattung beziehen und hängt wesentlich von der Gestaltung des Fahrplans ab. Es ist selbstverständlich, daß Vieh= und Eilgüter im Allgemeinen vor den Frachtgütern den Vorrang in der Beförderung haben, daß ferner, wenn der für die eine Richtung oder Gattung bestimmte Zug (Stückgüter=, Auslade=, gewöhnlicher Güterzug) früher abgeht, als der für die andere, die ersteren früher abgefertigt werden müssen, als die letzteren. Die Erfüllung dieser Vorschrift wird überdies wesentlich durch das augenblickliche Vorhandensein der für die betreffenden Güter geeigneten Wagengattung (bedeckte, offene Wagen und Wagen besonderer Konstruktion), sowie durch die Bestimmungen über die Ausnutzung leer zurückgehender fremder Wagen bedingt, welche in erster Linie für diejenigen Sendungen benutzt werden müssen, die nach Stationen der Heimathbahn solcher Wagen oder nach Stationen jenseits derselben vorhanden sind.**) Freilich beschränkt sich die den Eisenbahnverwaltungen obliegende Verpflichtung zur Einhaltung der Reihenfolge der Abfertigung zunächst auf diejenigen Güter, deren Verladung der Eisenbahnverwaltung selbst obliegt, d. h. der Stückgüter. Auf die Reihenfolge der von den Versendern selbst zu verladenden Wagenladungs=Güter hat die Wagengestellung insofern keinen unmittelbaren

*) Zusatzbestimmung II zu § 52 des Betr.=Reglm. (§ 53 der Verkehrs=Ordnung); vergl. auch das vom Verein erlassene Reglement betr. die Erhebung von Konventionalstrafen.

**) § 3 des Vereins=Wagen=Uebereinkommens. Diesen Verhältnissen tragen auch bereits das Berner Uebereinkommen und die auf Grund desselben ausgearbeiteten Entwürfe des österreichisch=ungarischen und des deutschen Betriebs=Reglements wie auch des Vereins=Betriebs=Reglements Rechnung, indem sie die Einschränkung machen: „sofern die Eisenbahn nicht zwingende Gründe des Eisenbahnbetriebes oder des öffentlichen Interesses für eine Ausnahme geltend machen kann.“ (§ 43 des Entwurfs zum Vereins=Betriebs = Reglement, Art. 5 3 des intern. Uebereinkommens. Siehe auch Allg. Abfertigungsvorschriften § 35.)

Einfluß, als die Annahme derselben zum Transport erst erfolgt, nachdem die Verladung durch den Versender stattgefunden hat und alle dafür vorgeschriebenen Bedingungen von ihm erfüllt sind. Dieser Umstand macht es den Eisenbahnverwaltungen indessen zur Pflicht, wenigstens bei der Ueberweisung der Wagen an die Versender die Reihenfolge der Bestellung derselben, soweit es unter Berücksichtigung der gleichen vorgedachten thatsächlichen Verhältnisse möglich ist, zu beobachten. Die Versender der Güter sind deshalb in der Regel gehalten, ihre Bestellungen auf besonderen, von der Eisenbahn-Verwaltung zu beziehenden, formularmäßig hergestellten Wagenbestellkarten abzugeben, in welchen der Tag der beabsichtigten Beladung, die Wagengattung und die Bestimmungsstation mitzutheilen sind.*) Diese trägt die Station in ein besonderes Wagenbestellbuch, geordnet nach dem Tage, an welchem die Wagen gebraucht werden sollen, und streng nach der Reihenfolge der Bestellung ein. Derselben gemäß erfolgt sodann thunlichst die thatsächliche Gestellung der Wagen, welche der Versender innerhalb der jeweils festgesetzten veröffentlichten Fristen bei Vermeidung der Bezahlung von Standgeld (Wagenstrafmiethe) zu beladen hat.

Die Abfertigung selbst zerfällt in zwei besondere Thätigkeiten: die Vorbereitung der aufgegebenen Güter zum Transport und die Bearbeitung der Begleit-Papiere; doch müssen beide Thätigkeiten Hand in Hand gehen.

a) Die Vorbereitung der Güter selbst zum Transport umfaßt

1. bei Stückgütern

   α) zur Sicherung der Beförderung und Vermeidung von Verschleppungen die Beklebung derselben mit einem Zettel, auf welchem die Bestimmungsstation und ein etwaiger Vermerk in Betreff der Lieferfristversicherung einzutragen ist,

   β) die Verladung derselben;

2. bei Wagenladungsgütern

   nur noch die Beklebung der einzelnen Wagen in gleicher Weise, wie sie bei den Stückgütern hinsichtlich der einzelnen Kolli erfolgt; doch tritt hier noch die Angabe des Beförderungswegs auf dem Beklebezettel hinzu. (§ 33 der Abfertigungsvorschriften Nr. 15.)

Selbstverständlich müssen auch die Stückgutwagen beklebt werden, damit sowohl die Richtung, in welcher, wie auch die Bestimmungsstation, bis zu welcher sie laufen sollen, äußerlich erkennbar ist; sind Stückgüter für verschiedene Bestimmungsstationen in einen Kurs- oder Ausladewagen verladen, so werden die letzteren mit dem Namen der weitest entfernt gelegenen Station, für welche sich Stückgüter in demselben befinden, bezeichnet, sonst mit

*) Zusatzbestimmung IV zu § 56 des Betriebs-Reglements.

dem Namen derjenigen Station, auf welcher ihre Trennung und Umladung nach der Ansicht der Versandstation am zweckmäßigsten zu erfolgen hat.

Bei der **Verladung der Stückgüter** ist jedoch zu unterscheiden, ob dieselbe vom Güterschuppen aus in einen besonders bereit gestellten leeren Wagen oder in einen auf der Station erst eintreffenden Zug stattfinden soll. Wann das Eine und wann das Andere zu geschehen hat, hängt davon ab, ob es möglich ist, für eine Bestimmungsstation einen geschlossenen Stückgutwagen zu bilden, oder ob zur Verladung die sogenannten „Kurs- oder Ausladewagen" zu benutzen sind, und letzterenfalls wieder davon, ob diese Wagen auf der Station erst in den Zug eingestellt werden, oder sich schon in einem durchlaufenden Zug befinden. Diese Wagen werden nach einem von jeder Direktion für ihren ganzen Bezirk und für jede Fahrplanperiode festgesetzten Plan in einer bestimmten Anzahl und auf bestimmten Stationen für jede Richtung regelmäßig in die Züge eingestellt, um auf bestimmten Strecken zu verkehren und alle Stückgüter aufzunehmen, welche von oder nach Stationen dieser Strecken oder über dieselben hinaus aufgegeben werden. Die Züge, in welche die Einstellung dieser Kurswagen stattfindet, sind in dem Plane ebenso genau bezeichnet, wie diejenigen, welche die über die Endstation des Wagens weitergehenden Güter aufzunehmen haben. Die Güter-Abfertigungsstellen haben daher in erster Linie diese Kurs- und Auslade-Wagen für die Stückgüterbeförderung zu benutzen und hiervon nur abzusehen, wenn sie in der Lage sind, nach einer Bestimmungsstation einen sogenannten „geschlossenen Stückgüterwagen" zu bilden. Dies ist zulässig, wenn

α) nach dieser Station Frachtstückgüter im Gewicht von mindestens 2000 kg (bei kürzeren Entfernungen, nach Stationen auf Nebenlinien schon von 1500 kg) vorhanden sind, oder

β) wenn der Wagen durch die Ladung räumlich ausgenutzt wird,

γ) wenn einzeln zur Versendung kommende Stückgüter wegen ihres Umfangs oder Gewichts schwer zu handhaben und deshalb zur Be- und Entladung am Zuge während des fahrplanmäßigen Aufenthalts desselben nicht geeignet sind oder

δ) wenn die Rückbeladung **fremder** Wagen in Frage kommt, die sonst leer würden zurückgehen müssen.*)

Die Ausnutzung des Ladegewichts der zu Stückgütern benutzten Wagen ist, wie hieraus ersichtlich, keine sehr erhebliche; die Stückgutbeförderung nimmt vielmehr einen unverhältnißmäßig großen Theil des gesammten gedeckten Wagenparks der preußischen Staatsbahnen in Anspruch. Ungefähr 50 % desselben werden für die Stückgüter-Beförderung gebraucht, während der etwa fünf bis sechs Mal so starke Verkehr der bedeckt zu befördernden Wagen-

*) Handbuch des Staatsbahn-Wagen-Verbandes Heft VI. S. 15, Nr. 27.

ladungsgüter sich mit der anderen Hälfte begnügen muß. Der Wagenladungsverkehr kommt daher zu Zeiten des Mangels an bedeckten Wagen ganz besonders schlecht fort, weil die Kurswagen fast immer in derselben Anzahl eingestellt werden müssen, und bei dem Streben der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung nach möglichst schneller Beförderung des Stückgüterverkehrs ein längeres Ansammeln der Stückgüter zum Zwecke der Erzielung möglichst voller Wagenladungen sich verbietet. Werden nun auch für die Stückgüter-Beförderung im Interesse der Wagen-Ausnutzung, soweit irgend thunlich, zurückkehrende fremde Wagen und Wagen mit geringerem Ladegewicht benutzt, so macht diese Rücksicht es doch nöthig, daß bei der Einstellung und Ausnutzung aller Stückgutwagen mit der größten Oekonomie verfahren wird.

Soweit Verladung vom Güterboden aus stattfindet, werden zur Erleichterung des Verlade-Geschäfts die Güter schon dort nach den verschiedenen Richtungen und Stationen getrennt aufgestapelt. Auf größeren Böden sind die für dieselben zu benutzenden Theile des Güterbodens ein für alle mal fest bestimmt und gekennzeichnet. Die täglich hierzu erforderlichen Wagen einschließlich der Kurswagen hat die Güter-Abfertigungsstelle zusammen mit denjenigen, welche von den Versendern von Wagenladungsgütern bei ihr bestellt sind, am Tage vorher bei der Station anzufordern; sie ist jedoch in der Regel ermächtigt, die eintreffenden Kurswagen ein für alle Mal zu diesem Zwecke wieder zu verwenden. Sind die Wagen zur Stelle, so kann mit der Verladung begonnen werden, wobei selbstverständlich die Güter für diejenigen Züge zuerst verladen werden müssen, deren fahrplanmäßige Abfahrtszeit zunächst bevorsteht. Mit welchen Zügen die Güter zu befördern sind, ergiebt, soweit die Richtung in Betracht kommt, der Fahrplan. Innerhalb des Rahmens desselben aber werden durch die Direktion für jede Fahrplanperiode und in jeder Richtung diejenigen Züge besonders bezeichnet, welche für die Beförderung der besonderen Gattungen der Güter (Eilgüter, Stückgüter, Vieh, Wagenladungsgüter, Lokalgüter, Verbandsgüter, Kohlensendungen u. s. w.) zu benutzen sind. Daneben sieht der Fahrplan noch eine Anzahl sogenannter Bedarfszüge vor, welche bei stärker werdendem Verkehr einzulegen sind, und hinsichtlich deren nach Maßgabe des jeweiligen Verkehrs-Umfangs dasjenige Betriebsamt, in dessen Bereich diese Züge ihren Ausgang nehmen, zu Anfang jeden Monats bestimmt, ob und welche derselben während des letzteren verkehren sollen.

Die Unterlagen für die Verladung der Güter bilden gewöhnlich die Begleitpapiere (Frachtbriefe oder Frachtkarten). Wird jedoch die Verladung nicht gleichzeitig mit der Bearbeitung dieser Papiere in der Abfertigungsstelle sondern entweder vor oder nach der letzteren vorgenommen, so werden ersterenfalls

die Frachtbriefe, letzterenfalls — und dies ist das Gewöhnlichere — die Frachtkarten der Verladung zu Grunde gelegt. Findet dagegen die Verladung der Güter und die Bearbeitung der Papiere gleichzeitig statt, was auf Stationen mit starkem Verkehr zur Zeit-Ersparniß und Herbeiführung eines raschen Umschlags der Güter auf den Böden gewöhnlich der Fall zu sein pflegt, so erfolgt die Verladung in der Regel auf Grund besonderer, für die einzelnen Züge angelegter Ladebücher oder Ladelisten, in welche die zu verladenden Güter nach Maßgabe der Frachtbriefe entweder von dem Lademeister alsbald nach ihrer Annahme oder von der Abfertigungsstelle nach Empfangnahme der Papiere eingetragen werden.

Geschieht die Verladung am Zuge, so hat die Abfertigungsstelle dafür zu sorgen, daß die Güter ordnungsmäßig beklebt und mit den dazu gehörigen Begleit-Papieren rechtzeitig an diejenige Stelle des Bahnsteigs oder des Bahnhofs, wo der betreffende Zug nach Maßgabe der Fahrordnung hält, geschafft werden, um sie dort unter Mitwirkung der Bedienungsmannschaften des Zuges einzuladen zu können.

Bei der Verladung selbst müssen natürlich die zahlreichen Vorschriften beachtet werden, welche in Beziehung auf die ordnungsmäßige und sichere Unterbringung und die Vermeidung der Beschädigung oder Entwerthung der Sendungen, wie sie durch das Zusammenladen mit feuergefährlichen und übelriechenden Gütern u. s. w. entstehen können, oder in Beziehung auf die Trennung der zollpflichtigen von den zollfreien Gütern erlassen sind.

b) Die Bearbeitung der vom Versender beigebrachten und die Ausfertigung der von der Eisenbahnverwaltung den Sendungen beizugebenden Begleit-Papiere besteht, da die Prüfung des Inhalts des Frachtbriefs und der etwaigen Zoll- und Steuerpapiere schon vor der Annahme des Guts zum Transport stattgefunden hat, nur noch in der Berechnung der Frachten und etwaigen Nebengebühren.

In Betreff der Frachtberechnung ist bei Transporten innerhalb des deutschen Reichs zunächst die Bestimmung des § 50 des Betriebs-Reglements (§ 51 e der Verkehrsordnung) maßgebend, wonach die Eisenbahn verpflichtet ist, das Gut im Interesse der Partei stets über diejenige Route zu befördern, welche den billigsten Frachtsatz und die günstigsten Transportbedingungen bietet. Eine Einwirkung des Versenders auf die Frachtberechnung ist daher ausgeschlossen, es ist demselben nur gestattet, wenn das Gut einer zollamtlichen Abfertigung unterwegs unterliegt, das Zollamt, bei welcher die Abfertigung erfolgen soll, vorzuschreiben. Im Verkehr mit dem Auslande — insbesondere im Bereiche des Vereins-Betriebs-Reglements und des Berner Uebereinkommens — ist dagegen der Versender berechtigt, den Transportweg vorzuschreiben, auch die Umkartirung des Guts auf einer Zwischenstation zu

verlangen*), mit der Maßgabe, daß beim Mangel einer entsprechenden Vorschrift die Eisenbahn auf Gefahr des Versenders denjenigen Weg wählt, welcher ihr im Interesse desselben der geeignetste erscheint; (nach dem internationalen Uebereinkommen muß sie dabei jedoch grobes Versehen vertreten). Während aber für den Verkehr innerhalb Deutschlands die Verwaltungen das Verbot der Wegevorschrift in den Tarifen freiwillig dahin gemildert haben, daß sie bei Eilgütern dieselben zulassen, und bei Gütern, die nach einem Orte mit mehreren getrennten Bahnhöfen aufgegeben werden, die Bestimmung des Abnahme-Bahnhofs gestatten, wird im Verkehr mit dem Auslande an die Ausübung des Rechts der Wege-Vorschrift durch den Versender in den Tarifen die Bedingung geknüpft: 1) daß, wenn die Wegevorschrift im Widerspruch mit den zwischen den Verbands-Verwaltungen getroffenen Abreden hinsichtlich der Theilung des Verkehrs über die im Verbande zugelassenen transportberechtigten Linien steht, der Transport des veröffentlichten direkten Verbandssatzes nicht theilhaftig wird, sondern auf die — meistentheils theuerere — Umkartirung von Bahn zu Bahn verwiesen wird, 2) daß der Transportnehmer einen Anspruch auf Rückerstattung von Fracht nicht hat, wenn sich bei Anwendung einer anderen als der vom Versender gewählten Abfertigungsweise eine billigere Fracht ergeben sollte. Diese Bedingungen sollen verhüten, daß die Vereinbarungen der Verbandsverwaltungen hinsichtlich der Theilung des Verkehrs durch willkürliche Bestimmungen des Versenders unwirksam gemacht werden. Andererseits aber ziehen die Verwaltungen hieraus gegen sich selbst die Folgerung, daß, wenn durch die von ihnen gewissermaßen erzwungene Unterlassung der Wege-Vorschrift seitens des Versenders die Sendung einen Weg eingeschlagen hat, welcher, obgleich Verbandsroute, doch eine höhere Fracht ergiebt als andere nicht dem direkten Verkehre angehörige, nur bei gebrochener Kartirung benutzbare Linien, sie den Fracht-Unterschied hinterher auf Antrag der Partei erstatten.

Die Berücksichtigung aller dieser Bestimmungen setzt bei der frachtberechnenden Dienststelle jedesmal eine genaue Prüfung voraus, ob für die zur Aufgabe gelangende Sendung ein direkter Tarif vorhanden ist, d. h. ob zwischen den Bahnen, welchen die Anfangs- und die Endstation gehören, ein Verbandsverkehr eingerichtet ist, ferner ob beide in demselben Aufnahme gefunden haben und in unmittelbare Verbindung gesetzt sind, und, wenn dies der Fall, ob der bestehende direkte Satz auch angewendet werden darf. Im **Binnenverkehr** wie im **Staatsbahn**-Wechsel-Verkehr der preußischen Staatsbahnen wird grundsätzlich jede Station mit jeder

---

*) Internat. Uebereinkommen Art. 6e; § 44 des Entwurfs des Vereins-Betriebs-Reglements.

anderen Station des Staatsbahn-Gebiets durch direkte Sätze für den Güter-Verkehr in unmittelbare Verbindung gesetzt*), um Umkartirungen zu vermeiden und die Transporte auf die schnellste und billigste Art an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen.

Im Verkehr mit fremden Verwaltungen jedoch läßt sich dieser Grundsatz in der gleichen Ausdehnung mit Rücksicht auf die hier obwaltenden größeren Schwierigkeiten der Tarifbildung ohne unverhältnißmäßige Arbeit und Kosten bei der Ausarbeitung der Tarife nicht durchführen. Hier fehlen die Voraussetzungen einer einheitlichen Güterklassifikation und gleicher kilometrischer Einheitssätze für die einzelnen Tarifklassen, wie sie bei den preußischen und zum Theil auch bei den deutschen Bahnen vorhanden sind. Im Bereich dieser letzteren Bahnen lassen sich daher die für die einzelnen Stationsverbindungen in Frage kommenden Frachtsätze in der einfachsten Weise dadurch berechnen, daß die kilometrische Entfernung zwischen denselben mit dem Einheitssatz der Tarifklasse, welcher das Gut angehört, vervielfältigt und sodann die Abfertigungsgebühr für die beiden Endstationen zugeschlagen wird. Es genügt also hier für die Aufnahme einer Stationsverbindung in den direkten Tarif, daß die Tarifentfernung derselben ausgerechnet und in den Kilometerzeiger des Tarifs aufgenommen wird; dann kann sich jede Station im einzelnen Falle leicht selbst den Frachtsatz unter Zuhülfenahme der gedruckten Tarif-Tabelle (Barème) berechnen, in welcher für jede Entfernung und jede einzelne Tarifklasse der aus Einheitssatz und Abfertigungsgebühr gebildete Frachtsatz pro 100 kg ausgerechnet ist. Im Verkehr mit dem Auslande dagegen ist mit der Verschiedenheit der auf den einzelnen Bahnen bestehenden Tarifsysteme und Einheitssätze zu rechnen. Hier erfordert die Berechnung des zwischen zwei Stationen zu erstellenden direkten Satzes in jeder Tarifklasse ein Zusammenstoßen der für die Strecken jeder betheiligten einzelnen Verwaltung auf Grund ihres besonderen Tarifsystems sich ergebenden Sätze und außerdem eine sorgfältige Prüfung, ob etwa über irgend eine andere Nicht-Verbandsroute eine billigere Fracht sich berechnet. Es bedarf hier also für jede einzelne Verbandstations-Verbindung einer mit vielfachen Schwierigkeiten verbundenen ziffermäßigen Ausrechnung besonderer Sätze, sogenannter Stationstarifsätze, und damit einer Arbeit, die unmöglich von den einzelnen Abfertigungsstellen erst im Augenblick des Gebrauchs des Satzes vorgenommen werden kann, sondern von den Tarifbureaus der Verbands-Verwaltungen ausgeführt werden und in den gedruckten Tarifen fertig vorliegen muß. Mit Rücksicht aber auf den hiermit verbundenen außerordentlichen Arbeits- und Zeitaufwand sind die Verwaltungen in den internationalen Güterverkehren sehr zurück-

*) Erlaß vom 1. Oktober 1884. IIb. T. 5534.

haltend in der Aufnahme von Stationen in die direkten Tarife und pflegen dieselben nur zuzulassen, wenn ein einigermaßen erheblicher Verkehr vorhanden ist oder sich zu entwickeln verspricht. Erweist sich nach erfolgter Aufnahme einer Stationsverbindung in den direkten Tarif diese Voraussetzung als unzutreffend, so wird auf Grund von Zeit zu Zeit vorzunehmender statistischer Prüfung der Verkehrsbewegung des Verbandes die Aufhebung des direkten Satzes beschlossen.

Die Güter-Abfertigungsstellen haben (siehe Allg. Th. S. 273) die Verpflichtung, die für ihre Station in den einzelnen Tarifen enthaltenen, aus denselben sich ergebenden Sätze auszuschreiben bezw. zu berechnen und in die Stations-Tariftabellen zugleich mit den für die einzelnen Verbindungen bestehenden Lieferfristen und den für dieselben vereinbarten Leitungswegen zu übertragen*).

Mit Hülfe dieser Tabellen sind die Güter-Abfertigungsstellen ohne Zeitverlust in der Lage, in jedem Einzelfalle festzustellen, ob für den aufgegebenen Transport ein direkter Frachtsatz bis zur Bestimmungsstation vorhanden ist oder nicht. Ist letzteres nicht der Fall, so sind sie nach dem Betriebs-Reglement gehalten, den billigsten und günstigsten Beförderungsweg bis zur Bestimmungsstation zur Anwendung zu bringen. Da ihnen indessen in den meisten Fällen das zur Feststellung desselben erforderliche Tarifmaterial fehlt, so haben sie, falls die eigene Station einem Verbande angehört, dessen Verbandsstrecken in der Richtung der Bestimmungsstation des Guts liegen, die Sätze der am weitesten in der Richtung nach der letzteren gelegenen Station dieses Verbandes anzuwenden, anderenfalls umgekehrt die Sendung zunächst auf die der eigenen Station am nächsten gelegene größere Station des eigenen Bezirks zu kartiren, von welcher sie annehmen können, daß sie im direkten Verbandsverkehr mit der Bestimmungsstation stehe, oder wenigstens einem Verbande angehöre, dessen Linien in der Richtung der Bestimmungsstation liegen. Dürfen sie den vorhandenen direkten Satz deshalb nicht anwenden, weil der Versender auf dem Frachtbrief eine bestimmte Kartirung oder Route vorgeschrieben hat, so haben sie nach Maßgabe dieser Vorschrift zu verfahren.

An die Frachtberechnung schließt sich die Kartirung der Sendung d. h. die Ausfertigung der Frachtkarte, welche als eisenbahnseitiges Begleitpapier der Sendung beizugeben ist.

---

*) Diese Ausschreibung gelangt nach dem Erlaß vom 19. Mai 1892. V. II 3472 nur noch für diejenigen Stationsverbindungen zur Anwendung, in denen ein regerer Verkehr besteht oder sich zu entwickeln verspricht.

Die Frachtkarte, deren Formular für die Eisenbahnen Deutschlands in den allgemeinen Abfertigungsvorschriften festgesetzt, in den direkten Verbandsverkehren mit außerdeutschen Verwaltungen aber jedes Mal besonders zu vereinbaren ist, hat einen mehrfachen Zweck zu erfüllen. Sie bildet in den meisten Fällen die Unterlage für die Verladung der Güter in den Wagen seitens der Lademeister; sie giebt dem begleitenden Packmeister und der Empfangs-Station Auskunft über die nach letzterer zur Beförderung aufzugebenden Güter; sie ist endlich Verrechnungspapier, welches der Versand- und der Bestimmungsstation, sowie den Verkehrs-Kontrolen die ziffermäßigen Angaben über die Belastung des Guts mit Fracht- und anderen Gebühren liefert.

Die Karte soll der Bestimmungsstation eine Nachweisung aller nach derselben mit einem bestimmten Zuge beförderten Sendungen geben. Die Möglichkeit, alle diese Güter in einer Karte unterzubringen, wird jedoch in der praktischen Ausführung durch mehrfache Rücksichten beeinträchtigt. Abgesehen davon, daß das Fehlen eines direkten Satzes bis zur Bestimmungsstation die Versandstation nöthigt, die Fracht zunächst nur bis zu einer Zwischenstation zu berechnen, und damit die letztere als sogenannte Kartirungs- oder Kartenschlußstation vorläufig an die Stelle der ersteren zu setzen, muß für jeden Wagen ebenso wie ein besonderer Frachtbrief als Begleitpapier des Versenders, so auch eine besondere Frachtkarte als Begleitpapier der Verwaltung vorhanden sein. Durch die Scheidung der zollpflichtigen von den zollfreien Gütern bei der Verladung, ferner durch die vorgeschriebene besondere Buchung und Verrechnung der Betriebs- und Bau-Dienstgüter wird eine weitere Trennung in der Kartirung der für dieselbe Station bestimmten Stückgüter bedingt.

Als Verrechnungspapier bietet die Karte die Grundlage sowohl für die nachträgliche Prüfung und Feststellung der Fracht seitens der Kontrolstellen, wie auch für die Geltendmachung der Ansprüche der an dem Transport betheiligten Verwaltungen in Betreff ihrer Antheile an der Fracht, wie endlich für die Beurtheilung der Rechtmäßigkeit der gegen die Verwaltungen der Transportstrecke erhobenen Frachterstattungs- und Entschädigungs-Ansprüche der Verfrachter. Sie muß deshalb über alle hierauf bezüglichen Thatsachen Auskunft geben, muß die Anfangs- und Bestimmungs- bezw. die Kartirungsstation, die Namen des Versenders und Empfängers, eine genaue Berechnung der Fracht, der Nachnahmen und aller Nebengebühren nebst Angabe der Unterlagen für die Frachtberechnung als: Gegenstand der Sendung, angewendete Tarifklasse, Stückzahl oder Gewicht derselben enthalten, sodann den Weg angeben, welchen der Transport nach Maßgabe der Leitungs-Vorschriften einzuschlagen hatte, und denjenigen, welchen er wirklich eingeschlagen hat, (letzterer wird dadurch erkennbar, daß

die Karte von Bahn zu Bahn mit dem Tagesstempel der Uebergangsstation versehen wird); sie muß endlich Nummer und Eigenthumsmerkmal des Wagens, in welchen das Gut verladen ist, die Plombirung desselben, die etwa vorgekommenen Umladungen, Beschädigungen oder Minderungen des Guts, soweit sie schon unterwegs festgestellt worden sind, die erfolgte zollamtliche Behandlung desselben und den Namen des kartirenden Beamten enthalten. Sie soll also eine vollständige Geschichte des Transports jeder einzelnen Sendung geben.

Die Frachtkarte ist jedoch kein unter allen Umständen nothwendiges Begleitpapier. Bei Dienstgut-, bei Postgut- und bei Militärgutsendungen wird sie durch die dafür bestehenden besonderen Begleitpapiere, bei denen Frachtbrief und Frachtkarte mit einander verschmolzen sind, ersetzt.

Behufs Kontrole über den richtigen Eingang aller von der Versand-Abfertigungsstelle an jede einzelne Kartenschlußstation abgefertigten Karten werden letztere bei der Ausfertigung von der Versandstation für jede Empfangs-Station und außerdem nach Eil- und Frachtgut getrennt mit fortlaufenden Nummern versehen, welche bei Beginn eines neuen Monats wieder von vorn anfangen. Ueber dieselben führt die Versand-Abfertigungsstelle selbst in einem Frachtkarten-Nummernbuch genaue Notizen.

Die Frachtkarten werden von den preußischen Staatsbahn-Abfertigungsstellen im Wege des Durchpause-Verfahrens doppelt hergestellt. Das eine Stück derselben verbleibt der Abfertigungsstelle zur Einheftung in das „Versandregister“ d. i. eine chronologische Sammlung aller ausgefertigten Karten, welche für jede Kartenschluß-Station nach Eilgut und Frachtgut getrennt und nach der Kartennummer geordnet zusammengeheftet werden und der Abfertigungsstelle sowohl als Belag für die stattgefundenen Abfertigungen wie auch als Nachschlagematerial dienen.

Die Karte ist indessen nicht das einzige, von den Abfertigungsstellen auszufertigende Begleitpapier. Es kommen neben derselben noch in Betracht zunächst die Nachnahme-Begleitscheine. Diese müssen dem Gute regelmäßig dann beigegeben werden, wenn den Vorschriften des betreffenden Verbandes zufolge die Auszahlung der dasselbe belastenden Werthnachnahme an den Versender solange ausgesetzt wird, bis der Schein mit einer Mittheilung der Empfangs-Abfertigungsstelle über die erfolgte Einzahlung des Nachnahme-Betrages seitens des Guts-Empfängers an die Versandstelle zurückgelangt ist. Der Nachnahme-Begleitschein ist nicht zu verwechseln mit dem Nachnahmeschein, welchen der Versender von der Versand-Abfertigungsstelle sich als Bescheinigung darüber geben lassen darf, daß er die Sendung mit einer Werthnachnahme in der betreffenden Höhe belastet hat. An Stelle ein-

zelner Nachnahmescheine wird übrigens den Versendern, welche häufiger mit Nachnahme belastete Sendungen aufgeben, die Anlage eines sogenannten Nachnahmebuches empfohlen, in welchem die von ihnen selbst eingetragenen Nachnahmen von der Versandabfertigungsstelle als richtig und noch ausstehend anerkannt werden.

Ein anderes Begleitpapier ist die sogenannte „Frankaturnote“, welche im Falle der Frankirung einer Frachtsendung dem Frachtbriefe jedes Mal dann beigegeben werden muß, wenn die Aufgabestation nicht im direkten Verkehr mit der Bestimmungsstation steht und die Fracht bis zur letzteren nicht genau zu berechnen vermag. Sie hat dann nur eine überschlägliche, jedoch reichliche Berechnung der Kosten aufzustellen, deren Betrag der Versender zur Sicherheit hinterlegen muß. Sie selbst berechnet die Fracht nur, soweit sie ihr bekannt ist. Die einzelnen Umkartirungs-Stationen setzen die Fracht für die ferneren Strecken bis zur Empfangs-Station zu, während diese nach Auslieferung des Guts an den Empfänger die mit der Berechnung der vollen Fracht versehene Frankaturnote an die Aufgabestation zurückschickt, welche auf Grund derselben die Ausgleichung mit dem Versender vornimmt.

Im Verkehr mit fremden (österreichisch-ungarischen) Verwaltungen endlich wird jedem einzelnen Wagen noch als Unterlage für die auf der Empfangsstation vorzunehmende Entladung ein Verladeschein beigegeben.

Sind alle im Einzelfalle erforderlichen Begleitpapiere der Sendung ausgefertigt, so wird die Nummer und das Eigenthums-Merkmal des Wagens, in welchem dieselbe verladen ist, in den Frachtbrief und die Frachtkarte eingetragen. Die Eintragung in den Frachtbrief hat der Versender selbst zu machen, sobald er den Wagen selbst beladen hat. Demnächst wird der Wagen der Station zur Einstellung in den betreffenden Zug übergeben, die zugehörigen Papiere aber erhält der denselben begleitende Packmeister. Die Uebergabe der Wagen an die Station muß bis zu einem bestimmten Zeitpunkte vor Abgang des Zuges, in welchem sie eingestellt werden sollen, vermittelst eines von der Güterabfertigungsstelle ausgestellten sogenannten „Zug- (Rangir-) Zettels“ erfolgen. Eine Bescheinigung des Packmeisters über die Uebergabe der Güter an ihn, — wozu früher das Frachtkarten-Quittungsbuch diente, — findet auf den preußischen Staatsbahnen jetzt nicht mehr statt.

Behandlung der Güter während der Beförderung, insbesondere bei Uebergabe von Bahn zu Bahn.

Die Güter sollen so schnell wie möglich und unversehrt an den Ort ihrer Bestimmung gebracht werden. Dafür zu sorgen, ist zunächst Sache

der Bahn-Verwaltungen, indem sie den Fahrplan für ihre Linien den Bedürfnissen des Verkehrs entsprechend und in Uebereinstimmung mit den Fahrplänen der Anschlußbahnen aufstellen und zugleich den Abfertigungsstellen diejenigen Züge bezeichnen, mit denen die Güter am zweckmäßigsten zu befördern sind. Es ist ferner Sache der an dem Leitungswege gelegenen Uebergangs- und Abzweigungsstationen, welche für die möglichste Beschleunigung der Uebergabe und Uebernahme der Wagen nebst Gütern und Papieren und für die pünktliche Erledigung des vorgeschriebenen Uebergabe-Verfahrens, sowie für die alsbaldige Weiterbeförderung der Wagen mit den nächsten Anschlußzügen zu sorgen haben; es ist endlich Sache des begleitenden Packmeisters, welcher für die Sicherheit des Guts und dessen ordnungsmäßige Aufbewahrung während der Fahrt verantwortlich ist.

Eine ganz besondere Fürsorge wird seitens der preußischen Staatsbahn-Verwaltung der schnellen und pünktlichen Weiterbeförderung der Stückgüter zugewandt und zu diesem Zweck namentlich auf die Einlegung durchgehender Stückgüter-Züge zwischen den großen Handelsplätzen (insbesondere auch nach den Seehäfen zur Ausfuhr), auf die möglichste Ausnutzung und Ausbildung der Einrichtung der Kurs- (Auslade-) Wagen ohne Rücksicht auf die Grenzen der einzelnen Bahnbezirke und auf die Errichtung von Umladestationen an hierzu besonders geeigneten Uebergangspunkten für diejenigen Güter, welche nicht in den Kurswagen und den Wagen der durchgehenden Güterzüge Aufnahme finden können, Bedacht genommen.*)

Dem Bestreben der Bahnverwaltungen, die Sendungen mit möglichster Beschleunigung an den Ort ihrer Bestimmung zu befördern, steht andererseits ihr Interesse gegenüber, sich davor zu schützen, daß Verluste, Minderungen, Beschädigungen, Verschleppungen, Lieferfrist-Ueberschreitungen von Gütern, die auf den Linien anderer Bahnen vorgekommen sind, nicht ihnen zur Last gelegt werden. So sehr man daher auch bemüht gewesen ist, den Uebergang der Wagen und Güter von einer Bahn zur anderen von allen unnöthigen Formalitäten zu befreien, ein gewisses Maß von Kontrole in Betreff der Beschaffenheit der zu übernehmenden Güter und der Uebereinstimmung sowohl dieser mit den Begleitpapieren wie auch des von dem Gute eingeschlagenen mit dem vorgeschriebenen Wege, ferner eine genaue Feststellung des Zeitpunkts der Uebergabe ist — abgesehen von der Prüfung der Uebernahmefähigkeit der Wagen — im Verkehr mit anderen Bahnen nothwendig geblieben. Es findet daher insoweit auch auf die preußischen Staatsbahnen im Verkehre mit anderen Bahnen das von den Verwaltungen des deutschen Eisenbahn-Vereins in dem Ueber-

---

*) Erlaß vom 16. 6. 1878. II. V. T. 1519; vom 27. März 1880. IIb. T. 1193. Erlaß vom 28. November 1888. IIb. T. 6929 vom 24. Januar 1891. V. II. 9298.

einkommen zum Betriebsreglement in Beziehung hierauf vereinbarte Verfahren Anwendung.

Nach demselben wird die symbolische und die Einzel-Uebergabe unterschieden. Die erstere findet in der Weise statt, daß Wagen, in denen das Gut verladen ist, ohne Prüfung ihres Inhalts lediglich auf Grund der Begleitpapiere übergeben werden.*)

Diese ist bei Sendungen innerhalb einer Verbandsstrecke die Regel, indem Artikel 13 des zur Zeit gültigen und Art. 7 [7] des neuen Entwurfs des Vereins-Uebereinkommens bestimmen, daß in solchen Fällen im Mangel einer entgegenstehenden Vereinbarung Einzelübergabe nur bei gleichzeitiger spezieller Zollrevision, oder in dem Fall verlangt werden soll, wenn Umstände vorliegen, welche auf einen Verlust oder eine Beschädigung schließen lassen. Die Verbandsstrecke, über deren ganze Länge meistens ein Verbands-Packmeister den Zug begleitet, wird also als ein einheitliches Gebiet mit einheitlichen Interessen betrachtet.

Die symbolische sowohl wie die Einzel-Uebergabe der Güter wird nach Art. 11 des Uebereinkommens (Art. 7 [1] des Entwurfs) im direkten Verkehr in der Weise bewirkt, daß die anbringende Verwaltung dieselben in der allgemein gültigen oder nach der für den einzelnen Fall in Frage kommenden, besonders vereinbarten Art und Beschaffenheit an die dafür vereinbarte Uebergabestelle bringt, vorausgesetzt, daß die übernehmende Verwaltung davon Kenntniß hat. Es ist also jeder Verwaltung ausdrücklich eine Prüfung der Beschaffenheit des Guts und damit zugleich das Recht vorbehalten, als übernahmefähig nur solche Sendungen anzuerkennen, welche betriebs- und beförderungsfähig sind, deren Abfertigung vereinbarungsgemäß geschehen ist, und denen vollständige Begleit- und Ueberweisungspapiere beigegeben sind. In welcher Weise diese Prüfung vorzunehmen, wie Mängel, Unterlassungen und Hindernisse in dem gegenseitigen Uebergabe-Verkehr festgestellt werden, und welche Folgen sie haben sollen, überläßt der Verein den Anschlußverwaltungen durch besondere Vereinbarungen unter einander zu regeln. Derartige Sonderbestimmungen sind in Folge dessen thatsächlich zwischen den meisten Anschlußverwaltungen getroffen worden. Dieselben haben im Allgemeinen das von dem ehemaligen Tarifverband herausgegebene „Reglement betreffend die Behandlung der Güter auf den Uebergabestationen" zum Anhalt genommen, dessen Uebertragung auf den Verkehrsverband mit der Wirkung allgemeiner Gültigkeit für seinen Bereich dieser (siehe Niederschrift über die Sitzung in Stuttgart am 16./17. Mai 1889) eben aus dem Grunde abgelehnt hat, weil die Angelegenheit fast überall zwischen den Nachbar-Verwaltungen durch besonderes Abkommen bereits geregelt war.

*) Art. 7 des Entwurfs zum neuen Uebereinkommen.

Im Allgemeinen findet danach die Uebergabe der Güter folgendermaßen statt:

Es erfolgt zunächst die Uebergabe der Güter selbst. Dabei wird unterschieden, ob die Wagen verschlossen oder offen übergeben werden.

Ersterenfalls wird zunächst nur der äußere Wagen-Verschluß geprüft; werden hierbei die Plomben und die etwa angelegten Schlösser verletzt gefunden, so muß auch eine Prüfung des Inhalts der Wagen, also Einzelübergabe stattfinden und über den Befund eine Verhandlung der beiderseitigen Beamten aufgenommen werden, deren Ergebniß in der Frachtkarte vermerkt wird; anderenfalls wird auf Einzelübergabe verzichtet.

Werden dagegen die Wagen unverschlossen übergeben, so wird regelmäßig eine genaue Prüfung des Inhalts derselben nach Menge, Stückzahl und Beschaffenheit unter Feststellung der etwa vorgefundenen Veränderungen vorgenommen.

Daran schließt sich die Uebergabe der Papiere, die sich wiederum verschieden gestaltet, je nachdem die Sendung direkt kartirt ist und mit sämmtlichen Begleitpapieren weitergeht, oder auf der Uebergabestation umkartirt werden muß. Letzteren Falls verbleibt die Frachtkarte der übergebenden Station als der Kartenschlußstation. Dieselbe fertigt jedoch eine Ueberweisungskarte an, in welcher sie alle Umstände der Uebergabe nach Gegenstand, Art, Zeit und Person angiebt, während sie in der zweiten Ausfertigung derselben sich von der übernehmenden Station den Empfang bescheinigen läßt.

Sind die Papiere nicht vollständig zur Stelle, so wird die Uebernahme der Güter und Wagen verweigert, ausgenommen, wenn bei direkt kartirten Gütern wenigstens die Frachtkarten vorhanden sind, welchenfalls die Uebernahme unter entsprechendem Vermerk in der Frachtkarte hinsichtlich des Fehlens der übrigen Begleit-Papiere nicht verweigert zu werden pflegt.

Der glatten Durchführung und Weiterbeförderung der Transporte bis zur Bestimmungsstation können sich aber noch mancherlei andere Verhältnisse entgegenstellen, welche ein Zurückhalten und Aussetzen der Wagen auf einer Zwischenstation erforderlich machen, z. B. eine der Zwischenstation durch die Aufgabestation zugehende anderweite Verfügung des Versenders über die Sendung, sei es, daß er sie zurück, sei es, daß er sie nach einer anderen Station befördert wissen will, ferner Unfälle im Betriebe der Bahnen, Zugüberlastungen, die Nothwendigkeit der Zusammenladung der in verschiedenen Wagen untergebrachten Sendungen, um die Wagen besser auszunutzen, die Nothwendigkeit gänzlicher oder theilweiser Um-, Ent- oder Abladung der Wagen wegen Beschädigung oder Ueberlastung derselben oder wegen Beschädigung der Sendungen u. s. w.

Für solche Fälle ist Dreierlei zu beachten:

a) die Papiere dürfen möglichst nicht von den Wagen getrennt werden; wo dies gleichwohl nicht zu umgehen ist, weil zu mehreren Wagen oder Gütern die Begleitpapiere nur einmal vorhanden sind, und der eine Theil derselben weiter geht, muß dem zurückbleibenden Theil ein sogenannter Begleitschein beigegeben werden;

b) in den Frachtkarten ist regelmäßig die Veranlassung des Aussetzens und der daraus sich ergebende Verlauf der Sache zu vermerken;

c) in allen Fällen, wo eine Beschädigung des Guts stattgefunden hat, welche den Weitertransport schwierig macht, oder wo ein leicht zerbrechliches und verderbliches Gut umgeladen werden muß, ist dem Versender sofort Mittheilung zu machen, damit dieser möglichst selbst die Umladung des Guts oder die Wiederherstellung der Beförderungsfähigkeit desselben leitet.

Abfertigungsdienst der Bestimmungsstation.

Auf der Bestimmungsstation übernimmt die Abfertigungsstelle Wagen und Güter nebst den Papieren von dem Packmeister und stellt dabei in gleicher Weise wie die Uebergangsstationen fest, ob Alles in Ordnung ist, oder welche Unregelmäßigkeiten etwa vorliegen. Dann findet die Entladung der Stückgüter auf den Boden entweder nach den Frachtbriefen oder nach den Frachtkarten, oder auch nach besonderen, auf Grund der Karten anzufertigenden Ladelisten unter genauer Prüfung des Gewichts, der Menge, Stückzahl und Beschaffenheit des Guts statt, bei entdeckten Unregelmäßigkeiten, Beschädigungen, Verlusten unter Aufnahme einer Verhandlung über den Thatbestand und unter Zuziehung von Zeugen. Die Wagenladungen werden alsbald auf diejenigen Stellen und Geleise des Bahnhofs geschoben, wo sie von den Empfängern oder, falls die Verladung von der Versandstation selbst ausgeführt ist, von der Empfangsstation entladen werden sollen. Abzufertigende Zollgüter müssen dem Zollamt übergeben oder in diejenigen Räume entladen werden, welche unter Mitverschluß der Zollverwaltung stehen. Zu diesen Zwecken wird an die Wagen von den Ladebeamten mit Kreide der Bahnhofstheil, wo die Entladung oder weitere Behandlung derselben erfolgen soll, zum Anhalt für den Rangirbeamten beim Auflösen des Zuges angeschrieben.

Nicht alle Wagenladungsgüter werden indessen unmittelbar von den sogenannten Freiladegeleisen oder von den Anschlußgeleisen der Werkbesitzer und den Ladegeleisen der Lagerplatzpächter aus auf die Fuhrwerke oder die Stapelplätze der Werke oder auf die Lagerplätze entladen. Es kommt auch vor, daß die Eisenbahn-Verwaltungen ihre Güterböden oder besondere Ladehallen für

die Entladung und gleichzeitig für eine längere Aufbewahrung der Güter hergeben. Dies ist namentlich der Fall bei den Wasser-Umschlagsplätzen oder auch bei Gütern, deren Absatz wechselnden Preis-Konjunkturen unterliegt, z. B. bei Zink und Getreide. Bei letzterem geschieht es auch wohl zur Ermöglichung des Zwischenhandels. Getreide wird vielfach in einzelnen Partieen von den Güterböden aus weiter verkauft, daselbst mit anderer Frucht vermischt, oder, wenn die Konjunktur günstig ist, weiter versandt. Es wird in solchen Fällen nach dem Befinden der einzelnen Verwaltungen unter Umständen selbst eine längere lagerzinsfreie Zeit gewährt.

Nach der Entladung der Stückgüter und Bereitstellung der Wagenladungsgüter auf den Entlade-Geleisen oder — zur Ersparung von Zeit — auch schon während derselben erfolgt die Bearbeitung der Papiere im Bureau der Abfertigungsstelle, welche in der Dekartirung, sowie in der Ausschreibung der Benachrichtigungen für die Empfänger und in der Anfertigung der Verrechnungskarten besteht.

Die Dekartirung hat die Nachprüfung und erforderlichen Falls die Berichtigung der auf dem Frachtbrief und der Frachtkarte von der Versandstation berechneten Fracht u. s. w. zum Zweck. Der Empfänger hat die berichtigte Fracht zu zahlen. Die etwa vorgenommene Abänderung derselben wird aber alsbald vermittelst einer sogenannten Aenderungsanzeige der Versandstation mitgetheilt. Erkennt diese die Berichtigung an, so ändert sie ihrerseits die zurückbehaltene Ausfertigung der Frachtkarte ab und gleicht bei den von ihr erhobenen Frankatur-Frachten den Unterschied mit dem Versender aus. Anderenfalls wird der Fall den beiderseitigen Verkehrskontrolen und, wenn auch diese sich nicht einigen können, den betreffenden Direktionen zur Entscheidung unterbreitet.

Bei der Dekartirung wird ferner genau darauf gesehen, ob die Karten der Reihenfolge der Nummern nach eingehen. Fehlt eine Nummer, und trifft sie auch nach Verlauf einiger Tage nicht ein, so muß die Versand-Abfertigungsstelle benachrichtigt und nach der Sendung geforscht werden.

Die Benachrichtigung über die Ankunft und die Aufforderung zur Abholung oder Entladung des Guts wird an alle Empfänger gerichtet, ausgenommen bei Stückgütern, wenn dieselben durch den Rollfuhrunternehmer der Bahn regelmäßig zugeführt werden, oder wenn sich der Empfänger die Benachrichtigung verbeten hat, oder wenn die Güter bahnhofslagernd gestellt sind.

Für die Aufstellung der „Verrechnungskarten" werden die Frachtbriefe geschieden nach solchen, die am Schalter, d. h. an der Kasse, von dem Empfänger selbst eingelöst werden, ferner solchen, welche für Frachtstundungsnehmer bestimmt sind, und endlich solchen, welche durch den bahnseitig be-

stellten Rollfuhrunternehmer den Empfängern zugeführt werden. Demgemäß werden die Frachtbriefe entweder in Schalter-Karten, oder in Rollfuhrkarten, oder in Frachtstundungs-Karten eingetragen, nach denen sodann die Güterkasse die Einlösung der Frachtbriefe im Einzelnen zu überwachen hat. Für die weitergehenden und umzukartirenden Güter werden dagegen die bereits erwähnten „Ueberweisungs-Karten" und für die zurückgehenden Frankaturnoten „Frankatur-Rechnungslisten" angefertigt.

Die Auslieferung des Frachtbriefs und der Güter erfolgt gegen Empfangsbescheinigung nach Bezahlung oder Stundung der Fracht und der sonstigen Gebühren, diejenige der Zollgüter jedoch erst, nachdem der Zoll bezahlt und etwaige zollamtliche Anstände erledigt sind. Die Entladung der Wagenladungs-Güter durch den Empfänger muß unter Aufsicht des Ladebeamten innerhalb der festgesetzten Entladungsfristen erfolgen, widrigenfalls das tarifmäßige Standgeld erhoben wird.

Im Vorstehenden sind die besonderen Grundzüge angegeben, nach welchen einerseits im Versande, andererseits im Empfange das Güter-Abfertigungswesen der preußischen Staatsbahnen sich abwickelt. Es kommen jedoch außerdem gemeinschaftlich für die Versand- und die Empfangs-Abfertigung gewisse Verhältnisse in Betracht, welche für beide Arten der Abfertigung einheitlich geregelt sind. Diese betreffen das Rollfuhrwesen, die Frachtstundungen, die Bemessung und Controle der Ladefristen, die zollamtliche Behandlung der Güter.

a) Das Rollfuhrwesen (Bestätterei).

Diese Einrichtung beruht auf der Bestimmung des § 59 Abs. 5 des Betriebs-Reglements (§ 68 der Verkehrs-Ordnung, § 57 des Vereins-Betriebs-Reglements), wonach da, wo es die Verwaltung für angemessen erachtet, von derselben besondere Rollfuhrunternehmer zum An- und Abfahren der Güter innerhalb des Stationsortes oder von und nach seitwärts belegenen Ortschaften bestellt werden können, wobei die Verwaltung selbst für die Güter von dem Zeitpunkte der Annahme bezw. bis zum Zeitpunkte der Zustellung haftet.

Dies Rollfuhrwesen ist für alle größeren Stationen und auch für diejenigen kleineren eingerichtet worden, von denen aus ein lebhafterer Stückgutverkehr nach den anliegenden Ortschaften stattfindet. Es haben sich letzterenfalls daraus die Güter-Nebenstellen entwickelt. (Allg. Th. S. 186.) Die für das Ab- und Anrollen zu erhebenden Gebühren sind nicht in die Tarife der Eisenbahn eingerechnet, sondern werden besonders von dem Rollfuhrmann erhoben, sind aber von der Eisenbahn-Verwaltung in dem ihrerseits mit dem letzteren abgeschlossenen Rollfuhrvertrage festgesetzt und richten sich theils nach der

Beschaffenheit und Menge des Guts, theils nach der Entfernung der Abholungs- oder Zuführungsstellen.

Das englische System, nach welchem die Eisenbahn-Verwaltungen das Rollfuhrwesen in eigener Regie betreiben, hat sich auf den preußischen Staatsbahnen noch nicht einzubürgern vermocht.

Man unterscheidet indessen die facultative und die obligatorische Bestätterei. Die erstere stellt es in die Wahl des Empfängers, ob er die für ihn angekommenen Stückgüter selbst bezw. durch einen Dritten abholen lassen oder ob er sich des bahnamtlich bestellten Rollfuhrmanns bedienen will. Die zweite, die übrigens nach § 59 des Betriebs-Reglements (Absatz 9) nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörde, d. h. des Ministers, eingeführt werden darf, schließt die Abholung und Zuführung der angekommenen Stückgüter durch einen anderen, als den bahnamtlich bestellten Rollfuhrmann aus. Die Abholung und Zuführung der zu versendenden Stückgüter dagegen ist immer facultativ. Zu der obligatorischen Bestätterei wird zweckmäßig überall da gegriffen, wo der Umfang des Stückgutverkehrs und die Beschränktheit der Güterboden-Verhältnisse die Eisenbahn darauf hinweisen, eine möglichst schnelle Entleerung der Güterböden herbeizuführen, und wo zugleich die größeren Empfänger in Stadt und Umgegend nicht mit genügendem Fuhrwerk zur Selbstabholung ausgerüstet sind. Die facultative Güterbestätterung wird hinsichtlich der Abholung der zu versendenden Güter in der Weise durchgeführt, daß der Versender bei der Güter-Abfertigungsstelle oder dem bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer schriftlich die Abholung des Gutes beantragt; hinsichtlich der Abholung der angekommenen Güter aber wird sie in der Weise gehandhabt, daß die Abfertigungsstelle den Empfänger benachrichtigt, das angekommene Gut werde ihm, falls er nicht innerhalb einer bestimmten Frist anders verfüge, durch den bahnamtlichen Rollfuhrunternehmer zugeführt werden.

b) Die Frachtstundungen.

Um denjenigen Versendern und Empfängern, welche einen lebhafteren Güterverkehr mit der Bahn unterhalten, wie auch den Abfertigungsstellen selbst die mit der Fachteinzahlung für jede einzelne Sendung verbundene Unbequemlichkeit zu ersparen, wird den ersteren gestattet, die aufgelaufenen Frachtbeträge in monatlichen Zwischenräumen zu begleichen, wenn sie eine die Forderung der Verwaltung unbedingt deckende Sicherheit bestellen — mindestens in Höhe des $1\frac{1}{2}$fachen Betrages der monatlichen Stundungssumme — und wenn zugleich die letztere einen gewissen Mindestbetrag erreicht. Derartige Stundungen wurden früher nicht nur auf einmonatliche, sondern auch auf dreimonatliche und selbst sechsmonatliche Dauer gewährt mit entsprechend er-

höhten Mindestbeträgen der monatlichen Kreditsumme. In den letzteren beiden Fällen erhielten aber die Frachtstundungen wegen der damit für den Stundungsnehmer verbundenen erheblichen Zinsersparniß den Charakter einer Tarifermäßigung. Sie wurden auch in dieser Absicht, namentlich zur Beförderung des Mitbewerbs gegenüber gleichartigen ausländischen Erzeugnissen, z. B. für Steinkohlen, in gewissen Verkehren zugestanden und deshalb nicht nur unter den für Tarifermäßigungen bestehenden Verkündigungsformen veröffentlicht, sondern auch jedem darum Nachsuchenden, welcher bereit war, die gestellten Bedingungen zu erfüllen, gewährt. Diese längeren Kredite sind jedoch seit einiger Zeit, vornehmlich auf Wunsch der Finanzverwaltung, aufgehoben,*) so daß jetzt nur noch die einmonatlichen Frachtstundungen bestehen, deren alleiniger Zweck die Herbeiführung einer Erleichterung des Abrechnungs- und Zahlungsgeschäfts ist. Auch die früher bestandene Einrichtung der Generalkredite, wonach einem Frachtnehmer die Frachten gleichzeitig bei mehreren Güterkassen bis zu einer bestimmten Gesammthöhe aller Sendungen und ohne Begrenzung der Stundungsbeträge für die einzelnen Güterkassen gestundet wurden, deren Abwickelung einer Betriebskasse oder der Hauptkasse oblag, ist wegen des damit verbundenen umständlichen Controlwesens und der Schwierigkeit, eine Ueberschreitung des Gesammt-Credits zu verhüten, wieder beseitigt worden.

Die Gewährung der einmonatlichen Frachtkredite erfolgt durch das Betriebsamt; der Mindestbetrag der monatlich von dem Stundungsnehmer zu zahlenden Frachtensumme ist auf 300 Mark festgesetzt. Die Sicherheit kann in von dem Deutschen Reich oder einem deutschen Bundesstaate ausgegebenen oder garantirten Werthpapieren zum vollen Kurswerthe, in anderen Papieren zu dem bei der Reichsbank beleihbaren Bruchtheile des Kurswerthes, ferner in sicheren gezogenen und eigenen Wechseln, sowie in Bürgscheinen eines größeren im Deutschen Reiche ansässigen Bankhauses hinterlegt werden. Die Hinterlegung erfolgt zum Faustpfand und unter der ausdrücklichen Bedingung, daß die Eisenbahn-Verwaltung berechtigt ist, falls der Stundungsnehmer seinen Verpflichtungen nicht pünktlich nachkommt, die Sicherheit ohne weiteres außergerichtlich zu veräußern.

Stundungen dürfen seitens der Güterkasse selbstverständlich nur solange gewährt werden, als die hinterlegte Kaution die Summe der Stundungsbeträge deckt. Die Rechnung wird allmonatlich in der Weise beglichen, daß die aufgelaufenen Beträge bis zum 10. jeden Monats und bis zu einer Summe von 3000 Mk. ausschließlich bei der Güterkasse, höhere Beträge

*) Erlaß vom 15. Februar 1890. V. IIb 776 IV. 561.

oder solche, für deren Einzahlung der erwähnte Empfangstermin bereits verstrichen ist, ausschließlich bei der Betriebs- oder Hauptkasse einzuzahlen sind.*)

Ueber die gestundeten Beträge führt die Güterabfertigungsstelle eine Rechnung, der Stundungsnehmer eine Gegenrechnung, welche beide in Uebereinstimmung gebracht werden müssen. Die einzuzahlenden Stundungsbeträge können gegen die fälligen Nachnahmebeträge, welche der Stundungsnehmer bei der Abfertigungsstelle zu fordern hat, aufgerechnet werden.

c. Bemessung und Kontrole der Ver- und Entladefristen.

Die Länge der Ver- und Entladefristen ist bekanntlich von nicht unwesentlichem Einfluß auf die Ausnutzung der Wagen und ihre Umlaufszeit, die strenge Einhaltung derselben aber ebenso wie ihre möglichst kurze Bemessung in Zeiten der Wagenknappheit ein wirksames Mittel zur Erreichung dieses Zwecks. Diese Einrichtung könnte daher auch bei dem folgenden Abschnitt (B III a 1) behandelt werden, wenn sie nicht gleich eng mit der Abwickelung des Abfertigungsdienstes und des Transportvertrages zusammenhinge.

Nach dem Betriebs-Reglement**) und den Tarifen bleibt die Bemessung der Länge der Ladefristen der Bestimmung der Verwaltung überlassen. Dieselben sind im Allgemeinen auf 12 Tagesstunden gleichmäßig für die Ver- und Entladung bemessen. Die Berechnung der Tagesstunden richtet sich nach der Dauer der täglichen Geschäftsstunden der Abfertigungsstellen; der Schluß der letzteren unterbricht den Lauf der Be- und Entladefristen. Hiervon wird seitens der Verwaltungen nur zu Gunsten der Kohlengruben und Zechen eine Ausnahme gemacht. Für diese bestimmt sich der Lauf der Fristen im Interesse des Gruben- und Zechenbetriebes nach der Dauer der täglichen Förderschichten derselben, deren Anfang und Ende von der Geschäftszeit der Güter-Abfertigungsstellen ganz unabhängig ist.

Der Beginn der Ladefristen rechnet von dem Zeitpunkte an, zu welchem der Wagen zur Be- oder Entladung seitens der Eisenbahn-Verwaltung bereit gestellt ist, für den Empfänger jedoch nur dann, wenn er zu dieser Zeit auch bereits durch die Abfertigungsstelle über die Ankunft des Wagens unterrichtet war. Als Zeitpunkt der Benachrichtigung, von welchem ab die Ladefrist läuft, gilt bei Uebersendung desselben mit der Post, nach Zusatzbestimmung VIII zu § 59 des noch geltenden Betriebs-Reglements, derjenige der Auf-

*) Erlaß vom 13. April 1889. II b. T. 2914 und vom 28. April 1890. V. II b. 2230. IV. 1440.

**) § 56 Abs. 8, § 59 Abs. 2 (Verkehrsordnung § 56 Abs. 6, § 69 Abs. 2). § 43 Abs. 4 und § 57 Abs. 8 des Entwurfs zum Vereins-Betriebs-Reglement.

gabe desselben zur Post; nach § 69 Absatz 2 des Entwurfs der Verkehrs-Ordnung und § 57 Absatz 10 des Entwurfs zum Vereins-Betriebs-Reglement jedoch beginnt die Frist frühestens 3 Stunden nach der Aufgabe des Benachrichtigungsschreibens zur Post. Bei telegraphischer und telephonischer Benachrichtigung gilt der Zeitpunkt der Aufgabe, bei anderweiter Zustellung (durch Boten) der der Behändigung der Benachrichtigung als der Beginn der Ladefrist. Die Verschiedenheit in der Festsetzung dieser Zeitpunkte findet darin ihre Erklärung, daß es in den meisten Fällen der Eisenbahn-Verwaltung unmöglich ist, den Augenblick der Zustellung der Benachrichtigung durch die Post, durch Depesche oder durch Telephon an den Empfänger genau festzustellen.*)

In Betreff des Zeitpunktes der Bereitstellung der leeren Wagen zur Beladung findet im Allgemeinen eine besondere Benachrichtigung des Versenders nicht statt, vielmehr bleibt ihm überlassen, sich zu erkundigen, ob der Wagen zur bestellten Zeit bereit steht. Verlangt er jedoch eine besondere Benachrichtigung, so soll ihm dieselbe auf seine Kosten jederzeit bereitwilligst zu Theil werden. Eine feste Zusage aber, daß die Wagen zu der bestellten Stunde bereit stehen werden, darf zur Vermeidung der Zahlung einer im § 60 des Betriebs-Reglements für den Fall der Nichtstellung des Wagens verwirkten Konventionalstrafe niemals gemacht werden. Ist jedoch seitens der Station mit Sicherheit vorauszusehen, daß der Wagen zu dem bezeichneten Tage nicht zur Verfügung stehen werde, so ist sie angewiesen, dies dem am Orte wohnenden Besteller sofort durch Telephon oder Boten und auf Kosten der Verwaltung, dem auswärtigen Besteller, wenn er dies gewünscht hat, durch Telegramm oder besonderen Boten auf seine Kosten mitzutheilen.**)

Allerdings ist bei diesem Verfahren der auswärtige Versender oder Empfänger in Betreff der Ausnutzung der Ladefrist wesentlich ungünstiger gestellt, als der am Orte selbst wohnende, da er innerhalb der gleichen Frist mit seinem Fuhrwerk eine erheblich größere Entfernung bis zum Bahnhof zurückzulegen hat, als der letztere und ihm infolgedessen ein größerer Theil der für das Ladegeschäft selbst bestimmten Zeit verloren geht. Es hat indessen dieser Erwägung keinerlei Einfluß auf die Länge der Frist gestattet werden können, da eine Verlängerung derselben zu Gunsten der weiter entfernt wohnenden Frachtnehmer sich nicht mit der gesetzlich gebotenen gleichmäßigen Behandlung aller Frachtinteressenten vertragen würde, vielmehr es billig erscheint, daß diejenigen, welche in Folge der Lage ihres Wohnorts ein etwaiges längeres Stillstehen der Wagen veranlassen, auch die Folgen davon

*) Erlaß vom 23. Mai 1876. II. 907 und 15. Januar 1881. IIb. T. 14.
**) § 32 Zusatzbestimmung V der Allgemeinen Abfertigungs-Vorschriften.

durch Zahlung eines entsprechenden Standgeldes auf sich nehmen, zumal sie in der Lage sein würden, durch Bestellung von Bevollmächtigten am Stationsorte eine beschleunigte Empfangnahme sowohl der Benachrichtigungen über angekommene Güter wie auch dieser selbst zu ermöglichen.*) Nur soweit schwierige örtliche Wegeverhältnisse, für die der Frachtnehmer nicht verantwortlich ist, sich der rechtzeitigen Abnahme der Güter entgegenstellen, kann eine Verlängerung der Ladefrist bis zu 24 Tagesstunden auf Grund vorhergegangener genauer Prüfung der Verhältnisse bewilligt werden.**)

Dagegen tritt eine allgemeine Kürzung der regelmäßigen Ladefristen ein, wenn den Versendern und Empfängern eine erleichterte Gelegenheit zur Ver- und Entladung ihrer Güter seitens der Eisenbahnverwaltung dadurch geboten ist, daß sie unmittelbar von ihren Lade- und Stapelplätzen aus be- und entladen können, ohne daß es erst einer Anfuhr der zu verladenden Güter oder der Bereitstellung von Fuhrwerken behufs Abholung der zu entladenden bedarf. Dies ist der Fall bei den Lagerplatz-Pächtern und Anschlußgeleise-Besitzern. Mit den letzteren sollen deshalb allgemein feste kürzere Fristen unter Berücksichtigung der Betriebsverhältnisse der Station und der örtlichen Anschluß-Verhältnisse sowie der Bedienungszeiten für die Anschlußgeleise vereinbart werden.***)

Von der durch die Betriebs-Reglements für Zeiten des stärkeren Verkehrs oder bei sonst eintretender Wagenknappheit gestatteten Maßregel der vorübergehenden Verkürzung der Ladefristen — sowohl der allgemeinen wie der für Anschlußgeleise-Besitzer geltenden — ist die preußische Staatseisenbahn-Verwaltung dagegen in den letzten Jahren zurückgekommen, weil es den Versendern und Empfängern von Wagenladungsgut gewöhnlich große Schwierigkeiten bereitet, sich auf die plötzlich eintretende Verkürzung der Fristen einzurichten, und diese Maßregel zu zahlreichen, zum Theil nicht unberechtigten Beschwerden Veranlassung gegeben hat.

Zum Zweck der Kontrole über die gewissenhafte Einhaltung der Ladefristen seitens der Frachtinteressenten und der Meldung von Ueberschreitungen derselben seitens der mit der Ueberwachung betrauten Ladebeamten wird nicht nur in den Wagenbestellbüchern die Zeit der Wagengestellung, sondern auch auf den angekommenen leeren Wagen, welche zur Beladung, und den beladenen, welche zur Entladung bereit zu stellen sind, der Zeitpunkt der Ankunft in den sogenannten Aufenthaltslisten eingetragen und mit Kreide an den Wagen selbst vermerkt. In gleicher Weise erfolgt die

---

*) S. Fleck, S. 307.
**) Erlaß vom 5. April 1878. II. T. 1520.
***) " " 18. Juli 1891. V. II. 5567.

Anschrift des Zeitpunkts, von welchem an die Be- oder Entladefrist zu rechnen ist, wodurch den Bahn-Organen ein Anhalt für die Feststellung der erfolgten Einhaltung derselben gegeben wird. Die Kontrole darüber liegt zunächst den Ladebeamten ob, sie wird jedoch daneben selbständig auch von den diensthabenden Beamten des äußeren Stationsdienstes ausgeübt. Die letztere hat zwar in erster Linie den Zweck, die Unterlagen für die Begründung eines etwaigen längeren Aufenthalts der Wagen auf der Station in den Aufenthaltslisten*) zu liefern, sie dient jedoch gleichzeitig auch zur Kontrole der von den Ladebeamten gemeldeten Fälle von Ueberschreitungen der Ladefristen.

d) Die aus der Eigenschaft der Eisenbahn-Verwaltung als Waarenführer zollpflichtiger Güter entspringenden Verhältnisse und Verpflichtungen der Eisenbahn-Organe.

Die Eisenbahn-Verwaltungen sind gesetzlich verpflichtet, die Güter, welche die Zollgrenzen überschreiten, der Zollbehörde vorzuführen, sie zu deklariren und auf der Empfangsstation nicht eher an den Empfänger auszuliefern, ehe nicht die darauf haftenden Zollgefälle bezahlt sind. Art und Ort der Zoll-Abfertigung bestimmt in erster Linie der Versender; hat dieser eine solche Bestimmung unterlassen, so ist es Sache der Güterabfertigungsstelle der Grenz-Station, nach Benehmen mit dem Zollamte daselbst diejenige Abfertigungsart (auf Ladeverzeichniß, auf Begleitschein I oder II) zu wählen, welche sie im Interesse der Parteien als die zweckmäßigste erachtet, und danach zu bestimmen, ob die Verzollung des Guts und die Entrichtung des Zolls bereits an der Grenze oder erst am Bestimmungsorte stattfinden soll.

Die Zollverwaltung ist aber im Falle eines Verstoßes des Versenders oder der die Parteien als Waarenführer vertretenden Eisenbahn-Verwaltung gegen die zollgesetzlichen Bestimmungen genöthigt, sich an eine bestimmte Persönlichkeit zu halten, gegen die sie das vorgeschriebene Strafverfahren einleiten kann. Es ist deshalb für jede Station, auf welcher sich ein Zollamt befindet, von der Eisenbahn-Verwaltung unter den Abfertigungsbeamten ein bestimmter Beamter ausgewählt und der Zollbehörde für den angegebenen Zweck als ihr ständiger Vertreter bezeichnet worden, an den jene sich in allen solchen Fällen zunächst hält. Dies ist der sogenannte Deklarations-Bevollmächtigte.

Dieser und nicht der den Zug anbringende Zugführer oder Packmeister wird daher als der Waarenführer betrachtet, welcher auf dem Bahnhofe selbst die Zollgüter persönlich der Zollverwaltung vorführt. Gegen ihn werden deshalb

*) § 10 ² der Vorschriften für die gemeinschaftliche Benutzung der preußischen Staatsbahnen u. s. w.

auch die Zollprozesse seitens der Zollbehörde angestrengt und die Strafbescheide festgesetzt, allerdings unter Zuziehung der dem Beamten unmittelbar vorgesetzten Behörde des Eisenbahn-Betriebsamts, als der subsidiarisch Verhafteten. Dieses bestellt in der Regel für solche Fälle ein für alle Mal einen Prozeßbevollmächtigten in der Person eines Kontroleurs. Gegen den verurtheilenden Bescheid steht sowohl dem Deklarationsbevollmächtigten wie dem Betriebsamt der Rekurs an die der entscheidenden Zollbehörde vorgesetzte Instanz wie auch an das Gericht offen.*)

Für den Fall des ungünstigen Ausfalls eines solchen Zollprozesses sichert sich die Eisenbahnverwaltung gegenüber dem regreßpflichtigen Empfänger des Guts entweder dadurch, daß sie ihm das Gut bis zum Ausgange des Prozesses vorenthält, oder dadurch, daß sie ihn eine angemessene Kaution bestellen oder, wenn er als sicher bekannt ist, nur eine schriftliche Erklärung hinterlegen läßt, durch welche er sich verpflichtet, die Eisenbahn-Verwaltung für sämmtliche Strafbeträge und Kosten schadlos zu halten.

Behufs Vereinfachung der Abrechnungs- und der Zahlungsgeschäfte in denjenigen Fällen, in denen die Eisenbahn-Verwaltung die Zollgefälle u. s. w. für die Partei an die Zollverwaltung bezahlt, wird der Güter-Abfertigungsstelle in der Regel ein einmonatlicher Zollkredit von dem Zollamte gewährt, in Folge dessen sie demselben über jeden von ihr zu zahlenden Zollbetrag zunächst nur ein Anerkenntniß giebt. Die Begleichung der Zollkredite erfolgt in der Weise, daß die Güter-Abfertigungsstelle nach Schluß eines jeden Monats eine Nachweisung der gestundeten Zölle an das vorgesetzte Betriebsamt einreicht, welches auf Grund derselben den fälligen Betrag der Regierungs-Hauptkasse überweist. Die von dieser dagegen ausgestellte Bescheinigung wird von der Betriebskasse dem betreffenden Zollamt zugesendet, welches darauf die Anerkenntnisse herausgiebt.

Kassen-Verwaltung und Buchführung. Monatsrechnungen.

Die Erhebung der Einnahmen aus dem Güter-Verkehr und die Zahlung der Ausgaben (Nachnahmen, Rückerstattungen auf Grund von Fracht- und Entschädigungsforderungen, Vorschüsse, Ablieferungen) ist bei den Güter-Abfertigungsstellen in Anbetracht des umfangreichen Geldverkehrs derselben gewöhnlich in die Hände besonderer Kassen-Beamten (Assistenten, Güterkassirer) gelegt.

Die Buchführung erinnert in ihrer Einrichtung an das Buchungssystem der Haupt- und Betriebskassen, insofern dem Kassenbuch des Kassirers,

*) § 10 des Vereins-Zollgesetzes.

welches das „Ist“ der Einnahmen und Ausgaben chronologisch anzugeben hat, eine Anzahl anderer Bücher als Grund- oder Kontrol-Bücher gegenüberstehen, welche gewissermaßen das „Soll“ dieser Einnahmen und Ausgaben nach den einzelnen Quellen systematisch darzustellen haben.

Als Bücher der Güterkasse selbst sind nur das Baarkassenbuch, das Frachtstundungsbuch, das Depositen- und Vorschußbuch, sowie das Abrechnungsbuch anzusehen. In dem ersteren werden alle Posten eingetragen, die sofort baar ein- und ausgezahlt werden, in dem zweiten alle diejenigen Fracht-Einnahmen, welche von der Kasse gestundet sind oder aus anderen Gründen erst nach einer gewissen Zeit eingezogen werden können.

Als gestundete Beträge, welche in das Frachtstundungsbuch gehören, werden nämlich nicht nur die von den Transportnehmern nach Ablauf der Stundungsfrist zu zahlenden Frankatur- oder Ueberweisungsfrachten behandelt, sondern auch die in Ueberweisung gestellten Umkartirungsfrachten solcher Sendungen, welche von der Kartirungsstation an die Abfertigungsstelle einer am selben Orte befindlichen Station einer Anschlußbahn zur Weitersendung und Kartirung des Guts bis zur Bestimmungsstation überwiesen werden. Die bis dahin aufgelaufenen, der Kartirungsstation zur Last stehenden Frachten werden von dieser so angesehen, als ob sie dieselben der Abfertigungsstelle der Anschlußbahn gestundet hätte, also wie eine Forderung an die letztere, über welche diese durch Rückgabe des bescheinigten Duplikats der Ueberweisungskarte ein Anerkenntniß ertheilt, und welche sie zu tilgen hat, wenn die auf dem Gute haftende Gesammtfracht durch die Bestimmungsstation von dem Empfänger eingezogen ist. Erfolgt die Weiterkartirung durch die Kartirungsstation selbst, so bedarf es einer solchen Frachtstundung nicht; die Abfertigungsstelle entlastet sich dann dadurch, daß sie den Betrag der Ueberweisungsfracht gleichzeitig als Nachnahme behandelt und sowohl in das Empfangs-Kontrolbuch wie in das Nachnahmebuch einträgt.

Als gestundete Beträge werden ferner die der Kasse durch die Schalter- und Rollfuhrkarten zur Einziehung überwiesenen Beträge und solche Frachtbriefbeträge angesehen, deren Einziehung nicht möglich gewesen ist.

Das Depositen- und Vorschußbuch hat seiner Natur nach mehr den Charakter eines Manuals, da die dort auszutragenden Posten zugleich in dem Baarkassenbuch der Kasse Aufnahme finden; es werden hier nur alle diejenigen Baar-Einnahmen und -Ausgaben zusammengestellt, deren endgültige Verrechnung nicht sofort erfolgen kann.

Das für die Abrechnung mit der Stations- bezw. Betriebskasse bestimmte Abrechnungsbuch enthält eine chronologische, tageweise erfolgende Zusammen- und Gegenüberstellung sämmtlicher im Laufe eines Monats für

die Kasse entstehenden Belastungs- (Einnahme) und Entlastungs- (Ausgabe) Posten; es weist in Einnahme (Belastung) alle Beträge nach, welche die Kasse aus den verschiedenen Verkehren an Frankatur-, an Ueberweisungsfrachten, an Nebengebühren, an Depositen und Vorschüssen empfangen hat bezw. empfangen soll, und in Ausgabe (Gutschrift) alle Beträge, welche sie an Nachnahme ausgeben soll, oder an die Stations- u. s. w. Kassen abgeliefert hat, und diejenigen, welche sie gestundet hat.

Die übrigen als Manuale oder Kontrolbücher dienenden, und nicht von den Kassenbeamten sondern von den Abfertigungsbeamten zu führenden Bücher sind für die Einnahmen: das Frankaturbuch, das Empfangskontrolbuch, das Nebengebührenbuch, für die Ausgaben: das Nachnahmebuch.

In das Frankaturbuch, das Empfangskontrolbuch, das Nachnahmebuch werden frachtbrief- und frachtkartenweise aus jeder Karte die Frachtbeträge, welche beim Versande in Frankatur, beim Empfange in Ueberweisung zu erheben oder bei Aufgabe des Guts von dem Versender nachgenommen sind, von den kartirenden bezw. dekartirenden Beamten, nach Binnen- und direktem Verkehr getrennt, eingetragen, am Tagesschluß je in einer Summe zusammengestellt und mit der letzteren in das Abrechnungsbuch als Belastung oder als Gutschrift übertragen. In das Nebengebührenbuch kommen nur solche Nebengebühren zur Eintragung, welche nicht durch die Frachtkarten haben verrechnet werden können, weil sie unabhängig von dem Transport des Guts als Ortsgebühren der Empfangsstation entstanden sind. Diese Bücher ergeben sonach das Soll der Kasse aus den verschiedenen Transportsendungen in Einnahme und Ausgabe. Die Kontrole darüber, welche dieser Sollbeträge wirklich eingenommen oder ausgegeben sind, wird dadurch herbeigeführt, daß der Kassenführer in dem Frankaturbuch, dem Nachnahmebuch und dem Nebengebührenbuch bei jedem durch Baarzahlung erledigten Posten die Nummer des Kassenbuchs einträgt, unter welcher die Erledigung stattgefunden hat, und gleichzeitig in dem letzteren die Nummer des Frankatur- bezw. des Nachnahme- oder des Nebengebührenbuchs vermerkt, unter welcher dort der Betrag zum Soll gestellt ist. Bezüglich des Empfangskontrolbuchs ist eine solche unmittelbare Vergleichung nicht durchführbar, weil in diesem als Belastung lediglich die Endsummen der einzelnen Frachtkarten einschließlich der Nachnahmen den in „Gutschrift" (Haben) geführten Einzelsummen der Verrechnungskarten (Schalter-, Rollfuhr-, Frachtstundungs-, Ueberweisungskarten) gegenübergestellt werden. Die Kontrole der Einziehung der einzelnen Posten seitens der Kasse ist deshalb hier nur durch Vergleichung des Kassenbuchs mit den Verrechnungskarten möglich.

In dem Nachnahmebuch werden übrigens nicht lediglich Beträge, welche der Versender auf das Gut nachnimmt, verzeichnet. Bei Umkartirung überwiesener Frachten wird, wie bereits bemerkt, die bis zur Umkartirungsstation berechnete Vorfracht, gleichviel ob die Weiterkartirung durch die Kartenschluß-Station selbst, oder durch die Abfertigungsstelle einer Anschlußbahn erfolgt, durch die weiterkartirende Station als Nachnahme sowohl in die neue Frachtkarte wie in das eigene Nachnahmebuch eingetragen. Die Ausgleichung erfolgt jedoch in der Regel nicht unmittelbar durch die Abfertigungskassen, sondern durch die vorgesetzten Verkehrs-Kontrolen bei der monatlichen Abrechnung.

Der durch die Güter-Abfertigungsstelle vermittelst der eigenen Bücher ausgeübten Kontrole ihres Kassensolls steht nun die Feststellung ihres rechnungsmäßigen Solls gegenüber, welche durch die Verkehrs-Kontrole II erfolgt.

Die Unterlage für dieselben bilden die Frachtkarten und die auf Grund derselben aufgestellten Monatsrechnungen der Güter-Abfertigungsstellen.

Die Abfertigungsstellen senden die im Empfang eingegangenen, von ihnen geprüften und nöthigenfalls berichtigten Frachtkarten in gleicher Weise wie dies im Gepäck-, Vieh- u. s. w. Verkehr mit den Gepäck- und Beförderungsscheinen geschieht, an die vorgesetzte Verkehrs-Kontrole, welche die Frachtberechnung endgültig feststellt, die dabei sich ergebenden Unterschiedsbeträge in den Frachtkarten zu- oder absetzt, und zugleich hiervon den Abfertigungsstellen durch eine vorläufige Anzeige zum Zwecke der alsbaldigen Ausgleichung der zu viel oder zu wenig erhobenen Beträge mit dem Frachtenzahler Kenntniß giebt. Auch bei den Frachtkarten findet indessen wegen der zahlreichen Arbeitskräfte, welche diese Thätigkeit erfordert, die Nachprüfung nicht im vollen Umfange, sondern – zum Theil wenigstens — nur stichweise statt. Immerhin wird dieselbe bei den preußischen Staatsbahnen im Allgemeinen soweit ausgedehnt, daß im Verkehr mit fremden Bahnen alle Frachtkarten, im Binnen- und Staatsbahnverkehr alle Wagenladungskarten (wegen der darauf haftenden meist erheblichen Frachtbeträge) ausnahmslos festgestellt werden.

Nach dem Monatsschluß wird der stattgehabte Verkehr in Monatsrechnungen, welche der vorgesetzten Kontrole bis zu einem bestimmten Zeitpunkt einzureichen sind, nach gleichen Gesichtspunkten, wie im Personen-, Gepäck-, Vieh- u. s. w. Verkehr von jeder Abfertigungsstelle nachgewiesen. Die Monatsrechnungen des Güterverkehrs unterscheiden sich jedoch in zwei Punkten von denen der anderen Verkehrszweige. Einerseits werden in denselben nicht alle Einzelsendungen, sondern nur die Schlußbeträge jeder Frachtkarte, getrennt nach Tarifklassen und Ausnahmetarifen, aufgenommen.

Andererseits stellt jede Güter-Abfertigungsstelle Monatsrechnungen nicht nur über ihren Versand nach jeder Station, sondern zugleich auch über ihren Empfang von jeder Station auf. Die Monatsrechnungen geben sowohl die Einnahmen an Fracht und Nebengebühren, wie auch die Nachnahmen an und trennen die Einnahmen aus dem Versande (Frankaturen) von denen aus dem Empfange (Ueberweisungen).

Die Belastung einer Station aus dem Verkehr mit einer anderen Station setzt sich aus den in ihrer eigenen Versandrechnung aufgenommenen Frankaturbeträgen und den in ihrer eigenen Empfangsrechnung enthaltenen Ueberweisungsfrachten einschließlich der Nachnahmebeträge und Nebengebühren zusammen. Dieselben Beträge erscheinen aber auch in der entsprechenden Monatsrechnung der anderen Station, nur ist die Frankatur-Belastung der ersteren in ihre Empfangs-Rechnung und die Ueberweisungs-Belastung derselben in ihre Versandrechnung aufgenommen. Sind die Rechnungen beider Stationen über die zwischen denselben in dem betreffenden Monat hin und her beförderten Sendungen richtig aufgestellt, so muß sich volle Uebereinstimmung in den entsprechenden Schlußsummen der Versand-Nachweisung der einen und der Empfangs-Nachweisung der anderen ergeben. Ebenso muß die Gesammtbelastung einer Station aus den Rechnungen über ihren Versand und Empfang mit allen Stationen, mit denen sie in dem betreffenden Monat Sendungen ausgetauscht hat, bei richtiger Aufstellung dieser Rechnungen genau mit der Summe aller in ihr Abrechnungsbuch aufgenommenen Tagesbeträge an Frankaturen, Ueberweisungen, Nachnahmen und Nebengebühren desselben Monats übereinstimmen.

Eine zur Umkartirung gelangte Frachtsendung wird in den Monatsrechnungen der Kartenschluß- bezw. der Umkartirungs-Station je für den Empfang und Versand als eine besondere Sendung betrachtet. Sie wird daher sowohl in die Rechnung des Empfangs von der ursprünglichen Versandstation wie in die Rechnung des Versands nach der schließlichen Bestimmungsstation aufgenommen.

In Betreff derjenigen Umkartirungsfrachten, welche von der Abfertigungsstelle einer Anschlußbahn übernommen oder an dieselbe übergeben sind, fügt die Abrechnungsstelle ihrer Monats-Versandrechnung zum Zwecke ihrer Belastung eine Zusammenstellung der ihr von der Anschlußbahn überwiesenen und gestundeten Vorfrachten und ihrer Monats-Empfangsrechnung zum Zwecke ihrer Entlastung eine von der übernehmenden Güterkasse anerkannte Zusammenstellung der derselben gestundeten Vorfrachten bei. Dadurch werden die Kontrolen in den Stand gesetzt, die Ausgleichung zwischen diesen Stationen bezw. den Anschlußbahnen vorzunehmen.

IV. Beförderung von Militärpersonen und Gütern.

Dieser Theil des Abfertigungsdienstes, für dessen Regelung bis zu den Jahren 1887/88 das Reglement für die Beförderung von Truppen und Armee-Bedürfnissen maßgebend war, ist durch die von dem Deutschen Kaiser unter Zustimmung des Bundesraths erlassene Militär-Eisenbahn-Ordnung, insbesondere die Kriegs-Transport-Ordnung (eingeführt unter dem 23. Januar 1887) und die Friedens-Transport-Ordnung (eingeführt unter dem 11. Februar 1888) sowie durch den der ersteren beigefügten Militär-Tarif neu geordnet worden.

Der letztere enthält übrigens nicht nur besonders ermäßigte Sätze für die auf Kosten der Militärverwaltung erfolgende Beförderung von Militärpersonen und Gütern, sondern sieht auch für gewisse Reisen von Angehörigen des Soldatenstandes, sowie für Reisen, deren Veranlassung durch bestimmte militärische Verhältnisse bedingt wird, deren Kosten aber von dem Reisenden selbst getragen werden, Ermäßigungen vor.

Diese Reisen — es handelt sich dabei um Urlaubsreisen von Mannschaften des Soldatenstandes vom Feldwebel abwärts, um Reisen zu Gestellungsorten, um Einberufungen zu ärztlichen Untersuchungen — unterliegen in Betreff der Abfertigung und Beförderung der Reisenden selbst lediglich den Vorschriften über die Beförderung von Privatpersonen. Als Besonderheit derselben ist nur zu erwähnen, daß hinsichtlich der Berechtigung zur Erlangung der Militär-Fahrkarten eine Kontrole durch die Verpflichtung der darum Nachsuchenden zur Vorzeigung ihrer Einberufungsordres, Urlaubspässe u. s. w. bei der Fahrkarten-Ausgabe ausgeübt wird, welche darauf von dieser mit dem Tagesstempel versehen werden. Außerdem haben die Zug-Kontrolbeamten die Berechtigung, bei der Revision der Fahrkarten sich gleichzeitig diese Papiere u. s. w. vorzeigen zu lassen*).

Das besondere, lediglich für militärische Transporte vorgeschriebene Abfertigungs-Verfahren der Militär-Eisenbahn-Ordnung greift nur hinsichtlich derjenigen Militär-Personen und Güter Platz, deren Beförderung zu Lasten der Militär-Verwaltung und zu den besonderen hierfür in dem Militärtarif vorgesehenen Sätzen erfolgt. Die Eigenthümlichkeiten desselben, soweit sie die Vorbereitung und Anmeldung der Militär-Transporte, deren Ein- und Ausladung und deren Beförderung betreffen, können hier, weil vorzugsweise militärischer Natur, unerörtert bleiben. Soweit sie sich auf das Abfertigungs- und Abrechnungs-Verfahren beziehen, ist Folgendes zu bemerken:

---

*) § 17 Nr. 5 der Friedens-Transport-Ordnung.

Der Militär-Fahrschein besteht aus drei Theilen, dem Abschnitt I, welcher der Abfertigungsstelle als Anerkenntniß für die Eisenbahnverwaltung verbleibt, dem Abschnitt II, welcher als Anerkenntniß für die Militärverwaltung der zu befördernden Militärperson oder dem Führer des Transports belassen wird, und dem Kontrolzettel zu Abschnitt I, welcher bis zur Beendigung der Fahrt mit dem Abschnitt II verbunden bleibt, dann aber abgetrennt und der Kontrole der Endverwaltung übermittelt wird, nachdem in demselben der Zugführer den eingeschlagenen Weg einschließlich einer unterwegs gegen die ursprüngliche, auf dem Fahrschein angegebene Transportroute etwa eingetretenen Aenderung derselben vermerkt hat. Der Militärfahrschein wird von der dazu berechtigten Militärbehörde ausgestellt und, soweit es sich um die Angabe des Gegenstandes des Transports, der Anfangs- und Endstation sowie bei Personen-Transporten des einzuschlagenden Wegs, der zu wählenden Zuggattung handelt, ausgefüllt; die weitere Ausfüllung hinsichtlich der einzustellenden Kilometer-Entfernungen, des zur Anwendung kommenden Einheitssatzes und bei Transporten von Militärgütern auch des Beförderungswegs (des letzteren aber nur im Frieden) erfolgt durch die Organe der Bahnverwaltung.

Für die Wahl des Leitungswegs bei Militärgütern gelten im Frieden dieselben Bestimmungen wie bei Privatgütern. Es sind daher Routen-Vorschriften der Versender ausgeschlossen; dagegen ist die Abfertigungsstelle verpflichtet, das Gut über denjenigen Weg zu befördern, welcher nach dem Militärtarif der billigste ist und die günstigsten Transportbedingungen bietet. Im Allgemeinen ist also die Wegeleitungstafel des betreffenden Güterverkehrs maßgebend*). Nur bei Beförderung von Militärgütern in Sonderzügen muß auch im Frieden der einzuschlagende Weg vorher zwischen Militär- und Eisenbahn-Verwaltung besonders vereinbart werden.

Jede Versand-Abfertigungsstation führt ein „Verzeichniß der Militär-Fahrscheine" benanntes Buch, in welches sie die letzteren unter fortlaufender Nummer einträgt; mit dieser Nummer hat sie alle drei Abschnitte des Fahrscheins zu versehen.

Auf dem Abschnitt II wird, unter gleichzeitiger Angabe einer etwa vorgekommenen Aenderung des Beförderungswegs, von dem Stationsvorsteher der Endstation die Ausführung der Fahrt bescheinigt, worauf er von dem Transportführer seiner vorgesetzten Militärbehörde zur Weiterbeförderung an die zuständige Intendanturbehörde einzureichen ist.

Sind mehrere Eisenbahn-Verwaltungen mit selbständigen finanziellen Interessen an dem Transporte betheiligt, so haben die Zugführer derjenigen

*) Anmerkung zu Anlage III Nr. 5 der Militär-Transport-Ordnung, Theil III, Seite 59.

Verwaltungen, deren Linien der Transport nur im Durchgange berührt, in der Regel über den Zeitpunkt der Beförderung, die Stärke des Transports und den eingeschlagenen Weg eine Meldung an ihre vorgesetzte Kontrole zu erstatten, um dieselbe von dem Durchgang in Kenntniß und damit gleichzeitig in den Besitz der Unterlagen zu setzen, auf Grund deren sie späterhin den Antheil ihrer Verwaltung an den Transporteinnahmen zu berechnen vermag.

Am Schluß des Monats schickt jede Versand-Abrechnungsstelle die zurückbehaltenen Abschnitte I der Militärfahrscheine an die Kontrole I behufs Abrechnung über die gestundeten Frachten mit der Militärverwaltung ein. Aus dem Binnenverkehr sind dort inzwischen die Kontrolzettel von den Endstationen eingegangen, im Staatsbahnverkehr werden dieselben am Schlusse des Monats zwischen den Kontrolen gegenseitig ausgetauscht. Damit hat die Kontrole der Versandbahn für die lediglich im Binnen- oder Wechselverkehr der preußischen Staatsbahnen zurückgelegten Militärtransporte die Unterlage gewonnen, um die gestundeten Fahrgelder alsbald berechnen zu können. (Das weitere Verfahren, auch hinsichtlich der Berechnung der Fahrgelder im direkten Verkehr mit fremden Verwaltungen siehe unter VII.)

V. Ordnung der Verkehrsleitung.

a) Grundsätze für die Verkehrsleitung innerhalb des preußischen Staatsbahn-Gebiets.

Inwieweit dem Versender ein Einfluß auf die Verkehrsleitung gestattet ist, und welche Folgen eine Routenvorschrift seitens desselben für die Frachtberechnung hat, wurde schon oben (S. 328 ff.) erörtert.

Was dagegen die Gesichtspunkte anbelangt, nach denen abgesehen hiervon die preußischen Staatsbahnen die Leitung des Personen-Verkehrs und der ihnen anvertrauten Gepäck-, Vieh-, Leichen-, Fahrzeug- und Güter-Transporte bewirken, so muß das an sich natürliche Bestreben, die Transporte über die zwischen zwei Stationen vorhandene kürzeste Schienenverbindung zu befördern, sich sehr erhebliche Einschränkungen durch die Rücksichten auf die größere Leistungsfähigkeit anderer Linien, auf die Oekonomie des Betriebes und auf das Mitbewerbsinteresse anderer Verwaltungen gefallen lassen.

Für die preußischen Staatsbahnen ist hinsichtlich des Verkehrs innerhalb des eigenen Bezirkes zunächst der Grundsatz maßgebend, die Transporte lediglich nach den Rücksichten des öffentlichen Verkehrsinteresses und demgemäß über diejenigen Strecken zu befördern, welche die schnellste und regelmäßigste Beförderung gewährleisten.*) Dies sind keineswegs immer

*) Erl. v. 14. Februar 1880. II. T. 595 u. v. 9. September 1881. IIb T. 5578.

die kürzesten Linien, sondern die leistungsfähigsten sind es, diejenigen, welche mit Rücksicht auf die Anlage des Oberbaues, die Zahl der vorhandenen Geleise und Ueberholungsstationen, die Gunst der Neigungsverhältnisse, den Umfang der Rangir-Anlagen auf den Uebergangs- und Abzweigstationen, den ununterbrochenen Betrieb bei Tag und Nacht u. s. w. die größte Ausnutzung in Beziehung auf die Menge der Gewichtslasten, die Zahl und Geschwindigkeit der Züge zulassen. Bei der Bevorzugung dieser vor etwa vorhandenen kürzeren, aber weniger leistungsfähigen Linien geht das Interesse der Parteien und das öffentliche Verkehrsinteresse mit demjenigen der Eisenbahn-Verwaltung Hand in Hand; denn auch für die letztere ist es vom Standpunkte der Selbstkosten des Betriebes und der Betriebsökonomie aus vortheilhafter, den Verkehr über solche Linien zu lenken, welche mit allen Bedingungen für eine rasche, regelmäßige und massenhafte Beförderung der Güter reichlich ausgestattet sind und der Ausnutzung harren, als auf solchen, für welche diese Bedingungen erst geschaffen werden müßten. Selbstverständlich läßt sich die Wahl der ersteren für die Verkehrsleitung nur so lange rechtfertigen, als sie noch in der Lage sind, den ihnen zugewiesenen Verkehr schnell und regelmäßig zu bewältigen. Ist die Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht, so muß der Zuwachs des Verkehrs auf andere Wege verwiesen werden. Für die richtige Vertheilung des Verkehrs nach diesen Gesichtspunkten über die verschiedenen Linien aber bedarf es bei der außerordentlichen Verzweigung des Netzes der preußischen Staatsbahnen, bei der großen Ausdehnung und Mannigfaltigkeit der Verkehrsbewegung nach Richtung und Entfernung, bei dem Zusammenfluß von Binnen-, directem und Durchgangs-Verkehr auf denselben Linien längerer Erfahrungen und einer genauen Ueberwachung der Verkehrsbewegung, bis diejenigen Linien gefunden sind, welche zugleich vom Standpunkte der Verkehrsleitung und Leistungsfähigkeit wie der Betriebsökonomie aus als die vortheilhaftesten zu erachten sind. Dabei kommt in Betracht, daß die preußischen Staatsbahnen bei der Verkehrsleitung allgemein den Grundsatz befolgen, den D u r c h g a n g s - Verkehr thunlichst wie den O r t s - Verkehr zu leiten, d. h. den auf einer Uebergangs- oder Knoten-Station von fremden Bahnen oder von Zweiglinien des eigenen Bezirks angebrachten Verkehr von da ab über denselben Weg zu leiten, welchen das auf dieser Station selbst zum Versand nach der nämlichen Bestimmungs- oder Uebergangsstation aufgegebene Gut nach Maßgabe der Wegeleitungstafeln einzuschlagen hat.

Auf welcher Uebergangsstation von und nach fremden Anschlußbahnen die weiter herkommenden und weiter laufenden Transporte den Staatsbahnen zuzuführen oder von ihnen abzugeben sind, das hängt zumeist von

den Vereinbarungen mit den an dem Verkehre betheiligten fremden Verwaltungen ab, deren Ergebniß wiederum in der Hauptsache durch die Tarifpolitik der einzelnen Bahnen und durch die Wirkung derjenigen tarifwirthschaftlichen Machtmittel bestimmt wird, welche dieselben für die Berücksichtigung ihrer Mitbewerbsbestrebungen bei der Verkehrstheilung in die Wagschale zu werfen haben.

b) Vereinbarungen mit anderen Verwaltungen über die Verkehrsleitung.

Sind für den Verkehr nach und von fremden Verwaltungen mehrere (Haupt- oder Zweig-) Linien vorhanden, welche verschiedenen Verwaltungen angehören und sämmtlich auf die Bedienung desselben Anspruch machen, so sucht jede derselben die Sendungen an sich zu ziehen und so lange wie möglich auf den eigenen Strecken zu behalten. Da die hierauf gerichteten Bestrebungen der Verwaltungen aber vielfach einander entgegengesetzt sind, so bedarf es einer Verständigung derselben, eines Kompromisses unter einander über die Leitung der Transporte. Sind sie nicht in einem Verbande vereint, so wird diese Verständigung meist erst nach heftigem Konkurrenzkampfe erreicht, aus welchem diejenigen Verwaltungen siegreich hervorgehen, welche in der Lage sind, immer die billigsten Tarife und die günstigsten Transportbedingungen dem Publikum zu bieten. Da derselbe indessen auch für den obsiegenden Theil immer mit schweren Nachtheilen verbunden zu sein pflegt, so endigt der Kampf fast regelmäßig damit, daß die betheiligten Verwaltungen zu einem Verbande zusammentreten und sich über die Leitung des Verkehrs auf ihren Linien friedlich verständigen. Der Verkehr wird kartellirt. Die Theilung innerhalb des Verbandes ist jedoch keineswegs immer eine gleichmäßige, sondern richtet sich nach dem Maße der Transportberechtigung der einzelnen Linien. Dieses Maß wiederum bestimmt sich nach verschiedenen Gesichtspunkten: theils nach dem Umstande, ob eine Route tarifbildend ist oder nicht, theils nach dem Verhältniß ihrer Länge gegenüber der tarifbildenden, der kürzesten oder der leistungsfähigsten (Fahr-) Linie und der dadurch bedingten längeren oder kürzeren Dauer des Transports sowie der größeren oder geringeren Höhe des kilometrischen Gewinnes gegenüber den Lieferfristen und Einnahmen auf der tarifbildenden u. s. w. Route. Es wird ferner bedingt durch den Ursprung der Sendungen, in Folge dessen einzelne Linien ihrer geographischen Lage halber einen besonderen Anspruch auf dieselben und eine Art von Besitzstand geltend machen; vornehmlich aber hängt es von der Leichtigkeit ab, mit welcher es einzelnen Verbandsverwaltungen mit Rücksicht auf ihr Tarifsystem und das ihnen von der Aufsichtsbehörde gewährte

Maß von Freiheit der Tarifbewegung möglich sein würde, durch Ermäßigung der Sätze auf den eigenen Linien (Refaktien) die Tarife der Verbandsrouten zu unterbieten und damit den ihnen etwa verweigerten Antheil an dem Verbandsverkehr außerhalb des Verbandes auf ihre Strecken herüberzuziehen.

In Bezug auf die Benutzung sogenannter Umwegsrouten im Verbandsverkehr bekennen sich die deutschen Verwaltungen im Allgemeinen zu dem Grundsatz, daß im gegenseitigen Verbandsverkehre nur solche Wege noch als transportberechtigt anerkannt werden, welche nicht mehr wie 20 Prozent länger sind als die kürzeste — tarifbildende — Verbandsroute. Bei der Aufnahme des Mitbewerbs außerhalb eines Verbandes gilt diese Grenze nicht, insbesondere auch dann nicht, wenn ein geschlossenes Bahngebiet gegen andere Linien außerhalb desselben in Mitbewerb tritt. Indessen verpflichtet jener Grundsatz keineswegs jede zu einer Umwegsroute gehörige Verbands-Verwaltung zur Betheiligung an dem Mitbewerb innerhalb der gedachten Grenze. Namentlich wird hierauf in der Regel von denjenigen Verwaltungen verzichtet, auf welche bei Uebernahme der Sätze der Tarifbildungslinie nur noch so geringe Antheile für den Kilometer übrig bleiben würden, daß sie die Transporte nahezu ohne Gewinn würden fahren müssen. Dies kann namentlich dann vorkommen, wenn infolge des „Rechts der Neutralstellung" andere Verwaltungen, welche sowohl an der Tarifbildungs- wie an der Umwegsroute betheiligt sind, ihre Betheiligung an der letzteren davon abhängig machen, daß sie auf derselben nicht schlechtere Antheile als auf der ihnen günstigeren kürzeren Tarifbildungsroute beziehen. Man nimmt an, daß, wenn in Folge dessen die nicht neutralen Verwaltungen der Umwegsrouten mehr als 40 Prozent Ausfall an ihren normalen Frachtantheilen erleiden würden, sie auf die Mitbedienung des Verkehrs besser verzichten.

Nach vorstehenden Gesichtspunkten werden daher im Allgemeinen die „Quoten" abgemessen, mit denen die einzelnen Routen und die zu denselben gehörigen Verbandsverwaltungen an der Leitung des Gesammtverkehrs eines Verbandes in beiden Richtungen betheiligt werden. Doch folgt aus dieser, in Prozenten des Gesammtverkehrs ausgedrückten und oft sehr weitgehenden, den Verkehr stark zersplitternden „Quotisirung" keineswegs, daß derselben entsprechend die Verbandstransporte in der That auch gefahren werden. Die thatsächliche Durchführung einer solchen Quotisirung läßt sich in der Wirklichkeit nicht wohl anders als durch eine zeitliche Theilung des Verkehrs bewerkstelligen, der entsprechend jede der transportberechtigten Verbandsrouten denselben abwechselnd während eines der Größe ihrer Quote angemessenen Theils des Jahres zu fahren hat. Aus einer derartigen, unter Umständen sogar in achttägigem Zeitraum wechselnden Leitung entspringen jedoch

für den Betrieb eine ganze Zahl von Unbequemlichkeiten und Kosten, welche vorzugsweise in der für jede der betheiligten Linien bestehenden Nothwendigkeit zu finden sind, ihr Betriebs-Personal und -Material auf die Aufnahme des ganzen Verkehrs einzurichten, obgleich der Verkehr ihnen nur für einen, vielleicht sehr kleinen Theil des Jahres zufällt, ferner in der Vermehrung der Abrechnungs- und Abfertigungsgeschäfte, sodann in der Erschwerung der Betriebsleitung in Folge des steten Wechsels in den Anforderungen des Verkehrs, endlich in der Gefahr unzulässiger Einwirkung der Bahnverwaltungen auf die Absender und die Aufgabe-Abfertigungsstellen zur Erzielung von Routen-Vorschriften*).

Diese, schon an sich die möglichste Beschränkung der Quotisirung des Verkehrs auf wenige Routen bedingenden Verhältnisse haben in vielen Fällen dazu geführt, die Leitung des Verbands-Verkehrs einer einzigen Route (der sogenannten „Fahrroute") zu überlassen, welche für die Selbstkosten der Beförderung vorweg durch Zahlung von „Regiespesen" aus dem Gesammt-Verbands-Frachtaufkommen entschädigt wird, während der übrig bleibende Rest des letzteren (der Reingewinn) allen Verwaltungen antheilig nach Maßgabe der ihnen gebührenden Quoten an dem Verkehr zufällt. Ist ein solches Verfahren nicht vereinbart, so wird zur möglichsten Sicherung der verabredeten Quotisirung des Verkehrs gegen Abweichungen von derselben, welche durch Routenvorschriften der Versender hervorgerufen werden könnten, entweder das Recht des Versenders, den Transportweg vorzuschreiben, überhaupt ausgeschlossen, oder an den bereits hervorgehobenen Nachtheil der Verweigerung der direkten Verbandssätze geknüpft.

Die Vereinbarungen über die Leitung des Verkehrs sind selbstverständlich verschieden für den Personen- und Gepäckverkehr einerseits, für den Güter- und Vieh- u. s. w. Verkehr andererseits. Im ersteren bleibt die Wahl der Routen dem Belieben der Reisenden überlassen, an eine zeitweise Theilung des Verkehrs über verschiedene Linien ist deshalb hier nicht zu denken. Dagegen folgt die Leitung des Vieh-, Leichen- und Fahrzeug-Verkehrs den Vereinbarungen für den Güter-Verkehr, mit der Einschränkung, daß nach dem Betriebs-Reglement die Untersagung der Routen-Vorschriften für den ersteren überhaupt nicht zuläßig ist, und daß auf den preußischen Staatsbahnen bei Viehsendungen den Versendern sogar gestattet wird, solche Linien, welche eine schnellere Beförderung als die direkten Linien des betreffenden Güter-Verkehrs ermöglichen, zu den für den Verbandsverkehr oder für die kürzeste Route bestehenden direkten Sätzen zu benutzen, falls der Umweg derselben kein allzubedeutender ist**).

*) Fleck, Betriebs-Reglement S. 159.
**) Erlaß vom 8. Dezember 1884. II. T. 6873.

Die bestehenden Leitungsvorschriften werden in besonderen Leitungstafeln zusammengefaßt, welche dem Publikum im Allgemeinen nicht zugängig sind. In diesen findet eine gruppenweise Zusammenlegung aller derjenigen Stationen oder Stationsverbindungen statt, für welche die gleichen Leitungswege in Betracht kommen.

c) Verkehrsstörungen, Anschlußversäumnisse, Verschleppungen.

Die Durchführung der für den Güterverkehr vereinbarten Leitungsvorschriften und die Einhaltung der für den Personen-Verkehr bestimmten Fahrrouten kann durch Betriebsstörungen zeitweise unmöglich gemacht, sie kann auch versehentlich oder absichtlich von einzelnen Verwaltungen und deren Organen in Frage gestellt und im Personenverkehr durch Versäumung der Anschlüsse vorübergehend vereitelt werden.

Die in solchen Fällen zu ergreifenden Maßregeln, um Personen und Güter gleichwohl an den Ort ihrer Bestimmung zu bringen, die Regelung der aus einem dabei hervorgetretenen schuldhaften Verhalten einzelner Eisenbahn-Verwaltungen und ihrer Organe sich ergebenden Ansprüche der geschädigten Verwaltungen gegen die ersteren bilden den Gegenstand besonderer Vorschriften und Vereinbarungen.

α) Ablenkung in Folge von Betriebsstörungen und Anschluß-Versäumnissen.

Die für den Fall der Unterbrechung des Verkehrs bei Betriebsstörungen auf den Leitungswegen zu ergreifenden Maßnahmen verfolgen den Zweck,

1. die Aufgabe der für diese Wege bestimmten Sendungen und die Abreise der auf die Benutzung derselben angewiesenen Reisenden bis zur Beseitigung der Störung insoweit zu verhindern, als keine Hülfsrouten, auf denen dieselben ebenfalls ihr Ziel erreichen könnten, vorhanden sind;

2. für den Fall des Vorhandenseins von Hülfsrouten deren Benutzung und die Weiterleitung der etwa unterwegs befindlichen Sendungen und Reisenden über dieselben zu organisiren, andernfalls aber dafür Sorge zu tragen, daß die Verfügung des Versenders über die unterwegs befindlichen Sendungen eingeholt wird*).

---

*) § 58 des Betriebs-Reglements: Wenn jedoch wegen einer Betriebsstörung die Fortsetzung des Transports auf dem vom Versender vorgeschriebenen oder von der Eisenbahn gewählten Wege nicht möglich ist, wohl aber auf einem anderen wenn auch längeren Wege stattfinden kann, so bleibt es, unbeschadet der aus Rücksichten des allgemeinen Verkehrs ergehenden Anordnungen der Aufsichtsbehörde, der Entscheidung der Eisenbahn überlassen, ob es dem Interesse der Betheiligten mehr entspricht, die Beseitigung der Störung abzuwarten, oder die Sendung auf Kosten der Versender resp. Empfänger über eine Hülfsroute dem Bestimmungsorte zuzuführen, oder endlich die Absender um anderweite Disposition über die Güter anzugehen.

Die Deutschen Verwaltungen haben im Verkehrs-Verbande sich über das in solchen Fällen einzuschlagende Verfahren in den durch die Kundmachung Nr. 29 veröffentlichten „Grundsätzen bei Bekanntgabe von Verkehrsstörungen und Leitung von Personen und Gütern über Hülfslinien“ folgendermaßen geeinigt:

Bei dem Eintritt von Verkehrsstörungen handelt es sich in erster Linie darum, die Stationen und betriebsleitenden Organe der unmittelbaren Anschlußstrecken sofort von derselben in Kenntniß zu setzen, damit diese wegen des Anhaltens der unterwegs befindlichen Transporte und Züge und deren Umleitung über etwaige Hülfsrouten alsbald die erforderlichen Anordnungen treffen können. Diese Benachrichtigungen erfolgen bei den preußischen Staatsbahnen telegraphisch durch das Betriebsamt, in dessen Bereich die Störung eingetreten ist, welches ihrerseits von dem Ereigniß durch die betreffenden Strecken-Organe in gleicher Weise in Kenntniß zu setzen ist. Es richtet seine Mittheilung an alle diejenigen Stationen des eigenen und der benachbarten Bezirke und an alle diejenigen Betriebsämter, für welche je nach dem Umfange und der voraussichtlichen Dauer der Störung, der Lage des Fahrplans und der Richtung des Personen- und Güterverkehrs im Interesse der Leitung des letzteren die Kenntniß der Betriebsstörung nothwendig erscheint. Die Benachrichtigung soll die genaue Bezeichnung der gesperrten Strecke, die muthmaßliche Dauer der Verkehrsstörung, die Angabe, ob der durchgehende Personenverkehr durch Umsteigen am Orte der Störung aufrecht erhalten wird, und über welche Hülfsrouten der Güter-Verkehr etwa zu leiten ist, zum Gegenstande haben. Bei länger als zwölf Stunden dauernden Verkehrsstörungen ist auch geeigneten Zeitungen und dem Wolff'schen Telegraphen-Bureau in Berlin Mittheilung von derselben zu machen.

Die benachrichtigten Stationen haben darauf, sofern eine Unterbrechung für den Personenverkehr eingetreten ist, sofort Bekanntmachungen auf rothem Papier mit den gleichen Mittheilungen neben den Fahrkarten-Ausgaben, in den Wartesälen u. s. w. anzuschlagen.

Alle weiteren Mittheilungen gehen von der Direktion, in deren Bezirk die Verkehrsstörung eingetreten ist, aus. Sie werden jedoch — selbstverständlich ebenfalls telegraphisch — nur an bestimmte andere Direktionen und auch an diese nur für den Fall gerichtet, daß die Unterbrechung des Verkehrs voraussichtlich länger als 24 Stunden dauert; wird der Personen-Verkehr aufrecht erhalten, so erfolgen sie nur dann, wenn der Güterverkehr für länger als 48 Stunden gesperrt ist. Sie haben den Zweck, den Antritt von Reisen oder die Absendung von Transporten bis zur Beseitigung der Verkehrsstörung zu verhindern. An welche Verwaltungen sie zu richten

und an welche anderen diese wiederum die Benachrichtigung weiterzugeben haben, ist in einer zur Kundmachung Nr. 29 herausgegebenen „Leitungs-tabelle für Verkehrsstörungs-Telegramme“ genau vereinbart.

Was die Wahl der Hülfsrouten anbelangt, so kommt dabei vor Allem die möglichst baldige Weiterbeförderung der unterwegs befindlichen Reisenden und Güter auf solchen Linien, deren Benutzung mit dem geringsten Kosten- und Zeitaufwand verbunden ist, in Betracht. Dieser Gesichtspunkt, sowie das Bestreben, daß der transportberechtigten Route, auf welcher die Betriebs-störung eingetreten ist, durch die Umleitung so wenig wie möglich von dem Verkehre verloren gehe, daß die Transporte deshalb thunlichst erst auf der letzten Uebergangs- oder Knoten-Station vor der unterbrochenen Strecke abge-lenkt, auf dem kürzesten Umwege hinter derselben ihr wieder zugeführt werden, sind für die Wahl der Hülfsroute maßgebend. Im Verkehrs-Verbande werden dann sowohl die Reisenden*) wie das Frachtgut auf der Umwegs-route zu der ursprünglich berechneten Fracht befördert; auf der Frachtkarte muß aber der Grund der Umleitung und die Umleitungsroute genau angegeben werden. Die Reisenden haben selbst dann keinen höheren Fahrpreis zu zahlen, wenn der sie auf der Hülfsroute weiter befördernde Zug ein solcher mit höheren Fahrpreisen ist, oder nur höhere Klassen führt als der auf der gestörten Linie verkehrende Zug. Der ursprünglich berechnete oder bezahlte Fracht- und Fahrpreis wird demnächst kilometrisch über die gesammte wirklich be-nutzte Strecke vertheilt**). In gleicher Weise wird auch bei Anschluß-versäumnissen im preußischen Staatsbahn-Verkehr verfahren***).

Ist dagegen die Fahrt noch nicht angetreten oder das Gut zur Be-förderung noch nicht aufgeliefert, wenn die Mittheilung über die erfolgte Betriebsstörung auf der Ausgangsstation eintrifft, so bleibt es dem Reisenden überlassen, über eine andere Route zu der auf dieser geltenden Fahrpreisen zu fahren. In Beziehung auf den Güter-Verkehr kommt es darauf an, ob neben der unterbrochenen noch andere transportberechtigte Routen in der Verbands-Leitungstafel für die betreffenden Stationsverbindungen vorgesehen sind oder nicht. Ersterenfalls ist auf Grund besonderer Verabredungen in den einzelnen Verbänden in der Regel diejenige Route zu wählen, welche

---

*) Siehe auch die neuen Bestimmungen im § 26 des Entwurfs zur Verkehrsord-nung und im Vereins-Betriebs-Reglement.

**) Kundmachung 29 Abs. 7 und 8. Allgem. Abfertigungsvorschriften § 43. Zusatz-bestimmung II.

***) Zusatzbestimmung der preußischen Staatsbahnen zu § 21 des Betriebs-Reglements im Theil I des Tarifs für die Beförderung von Personen und Reise-gepäck.

in der zeitlichen Reihenfolge der Benutzung der einzelnen Linien nach den Vorschriften der Leitungstafel auf die unterbrochene Linie zunächst folgt. Anderenfalls bleibt es dem Versender überlassen, selbst die Linie zu bezeichnen, über welche er sein Gut befördert haben will; natürlich gelangen dann die für dieselben geltenden Tarifsätze zur Anwendung.

Im Verkehr mit außerdeutschen Bahnen bestehen zur Zeit allgemeine Vereinbarungen über die Regelung dieser Fälle nicht; es ist hier bisher Sache der einzelnen Verbände gewesen, die erforderlichen Bestimmungen zu treffen. Eine genaue Regelung derselben, wenigstens für die Güter-Verkehre zwischen Deutschland einerseits und den Niederlanden, Belgien, Oesterreich-Ungarn andererseits ist jedoch angebahnt.

β) Ablenkung in Folge von Verschleppungen.

Diese Fälle sind seitens des Vereins durch ein von demselben getroffenes Uebereinkommen betreffend die Verschleppungen von Gütern und Reisegepäck sowie von Fahrzeugen und lebenden Thieren geregelt. Danach gelten als verschleppt alle Sendungen, welche ganz oder theilweise einen anderen als den beförderungsberechtigten Weg durchlaufen haben. Als beförderungsberechtigt gilt derjenige Weg, auf welchem die Beförderung nach Vorschrift des Aufgebers oder auf Grund des Bestehens eines directen Tarifs zwischen der Absende- und Bestimmungsstation, oder, sofern derselbe für mehrere Wege gilt, auf Grund der bestehenden Leitungsvereinbarungen oder endlich in Ermangelung einer dieser Voraussetzungen nach Maßgabe des auf der Karte von der Abfertigungsstelle vorgeschriebenen Wegs erfolgen mußte.

In denjenigen Verbandsverkehren, welche nicht unter das Vereins-Betriebs-Reglement fallen, sind die grundsätzlichen Bestimmungen des Vereins-Verschleppungs-Uebereinkommens meistentheils ebenfalls angenommen worden.

Eine Verschleppung kann auf mehrfache Weise herbeigeführt werden. Es kann auf der Frachtkarte von vornherein eine falsche Bestimmungsstation (bei Stationen mit gleichlautenden Namen), oder zwar die richtige Bestimmungsstation aber ein unrichtiger Weg angegeben werden. Es kann aber auch die Kartirung richtig ausgeführt sein, die Beförderung jedoch über einen falschen Weg erfolgen, sei es, daß eine Unterwegsstation absichtlich Gut und Papiere ablenkt in der Meinung, daß die Kartirung nicht richtig, das Gut über eine andere Linie zu leiten sei, sei es, daß nur versehentlich Gut und Begleitpapier, oder auch nur das eine von beiden einen falschen Weg einschlägt.

Die Regelung dieser verschiedenen Verschleppungsfälle hat immer drei Zwecke im Auge:

1. bei unterwegs entdeckter Verschleppung Gut und Papiere sobald als möglich der Bestimmungsstation zuzuführen oder, wenn nur das eine angekommen ist, sofort die erforderlichen Nachforschungen nach dem Verbleib des anderen einzuleiten;

2. die Verwaltungen des beförderungsberechtigten Wegs für die ihnen etwa entzogene Fracht schadlos zu halten und die schuldige Verwaltung zu strafen;

3. die Partei für den ihr durch die Verschleppung etwa verursachten Schaden (Zahlung höherer Frachten, Versäumung der Lieferzeit) zu entschädigen.

ad 1. Was den ersten Punkt betrifft, so bestimmt das Verschleppungs-Uebereinkommen, daß das Gut auf dem kürzesten Wege der Bestimmungsstation zuzusenden ist, und zwar, wenn die Verschleppung nur in Folge unrichtiger Verladung oder Beförderung erfolgt ist, die Kartirung und Frachtberechnung aber richtig stattgefunden hat, nur mittelst eines Dienstgut-Begleitscheines, bei unrichtiger Kartirung und Frachtberechnung aber mit regelrechter Weiterkartirung.

Für den Fall, daß Gut und Begleit-Papier sich getrennt haben, und das eine oder das andere abhanden gekommen ist, gelangt die im Jahre 1890 vom Verein erlassene Dienstanweisung betreffend das „Feststellungs-, Melde- und Nachforschungsverfahren bei fehlenden, überzähligen, beschädigten oder mit Gewichtsverminderung angekommenen Gepäckstücken und Gütern“ zur Anwendung, welche, ursprünglich nur für die preußischen Staatsbahnen geltend, von diesen auf den Deutschen Verkehrs-Verband übertragen und später vom Verein übernommen worden ist.

Das Verfahren ist in ähnlicher Weise wie in der Fundordnung hinsichtlich der Wiedererlangung verloren gegangenen oder zurückgelassenen Handgepäcks dahin geordnet, daß zunächst jede Abfertigungsstelle, welcher das Gut oder die Papiere fehlen, oder bei welcher Gut überzählig und ohne Papiere eingegangen ist, alsbald durch telegraphische Umfrage bei den aus der Beklebung der Güter und Wagen oder aus dem Inhalt der Papiere zu ersehenden Versand-, Empfangs-, Umkartirungs- oder Grenzübergangsstationen nach dem Verbleib des Guts oder der Papiere Nachforschungen anstellt. — Zwischenstationen, bei denen Gut ohne Papiere, oder Papiere ohne Gut sich vorfinden, haben das eine oder das andere sofort an die Bestimmungsstation, insoweit über dieselbe kein Zweifel besteht, weiterzusenden. Werden innerhalb einer bestimmten Frist das Gut oder die Papiere nicht gefunden, oder gelingt es nicht, das überzählig vorhandene Gut an die richtige Bestimmungsstation abzugeben, so erfolgt Meldung des fehlenden

bezw. des überzählig vorhandenen Guts an eine Centralstelle der Direktion, welche durch Vergleichung der eingehenden beiderseitigen Meldungen die Regelung soweit thunlich herbeizuführen hat. Ist dies nicht möglich, so werden die überzählig lagernden Güter der Redaktion der Vereins-Zeitung mitgetheilt, welche von vierzehn zu vierzehn Tagen eine Liste derselben in einer besonderen Beilage veröffentlicht. Aus derselben vermögen dann diejenigen Centralstellen, denen noch unerledigte Verlustmeldungen vorliegen, zu ersehen, ob das vermißte Gut in einem anderen Verwaltungsbezirk aufgefunden ist.

ad 2. Hinsichtlich der Schadloshaltung bestimmt das Verschleppungsübereinkommen, — um etwaige absichtliche Ablenkungen über Mitbewerbslinien zu verhindern, — daß die Fracht regelmäßig dem beförderungsberechtigten Wege gebühre, der Verschleppungsweg dagegen nur Anspruch auf Ersatz der Selbstkosten des Transports habe. Dieser wird jedoch bei Verschleppung von Gepäckstücken und Stückgütern mit einem Gewicht unter 500 kg überhaupt nicht gewährt und besteht für die übrigen Güter in einem niedrig bemessenen, für Wagenladung und für Stückgut in verschiedener Höhe ermittelten kilometrischen Einheitssatz für die nicht durchfahrenen Kilometer des beförderungsberechtigten Wegs. Außerdem hat die an der Verschleppung schuldige Verwaltung eine ebenfalls für Wagenladung und Stückgut verschieden hoch bemessene Geldbuße zu zahlen.

ad 3. Da der beförderungsberechtigte Weg den Reingewinn erhält, so sind auch etwaige Fracht- und Entschädigungsansprüche der Parteien aus der Verschleppung zu Lasten desselben nach Maßgabe der allgemein hierfür geltenden Bestimmungen (siehe VI) zu erledigen.

VI. Regelung der Fracht-Erstattungs- und Entschädigungs-Ansprüche der Transportnehmer.

Ansprüche der Transportnehmer an die Eisenbahn-Verwaltungen können in drei Richtungen hervortreten. Es kann sich

1. um Rückerstattung zu viel erhobener Fahr- oder Frachtgelder,
2. um Entschädigung für verspätete Lieferung von Gütern u. s. w.,
3. „ „ „ Verlust, Minderung oder Beschädigung von Gütern u. s. w. handeln.

Inwiefern diese Ansprüche rechtlich begründet sind, entscheidet sich nach den Gesetzen, den Betriebs-Reglements (Verkehrsordnung) und nach den Tarifen. Die preußischen Staatsbahn-Verwaltungen sind jedoch angewiesen und

die Verwaltungen des Vereins der deutschen Eisenbahnen haben sich untereinander verpflichtet, bei der Erledigung derartiger Ansprüche sich nicht auf den rein formalen und streng rechtlichen Standpunkt zu stellen, sondern dieselben in erster Linie nach den Grundsätzen der Billigkeit und in Berücksichtigung des kaufmännischen Wesens des Eisenbahnverkehrs in schneller und entgegenkommender Weise zu erledigen. (Allgemeiner Theil Seite 270.)

Bei der außerordentlichen Zahl dieser fortlaufend an die Eisenbahnen herantretenden Ansprüche und bei dem großen Umfang der durch die Erledigung derselben verursachten Arbeit liegt die Regelung der Ansprüche nach Billigkeit und die möglichste Vermeidung von Prozessen zur Austragung zweifelhafter Ansprüche aber auch im dringendsten Interesse der Eisenbahnen selbst. Der gleiche Gesichtspunkt hat die Verwaltungen auch bei der Feststellung des behufs Erledigung dieser Ansprüche einzuschlagenden formellen Verfahrens in den Fällen geleitet, in denen mehrere Verwaltungen für den Entschädigungsbetrag haften. Es hat sich fast in allen Verbands-Verkehren das lebhafte Bedürfniß geltend gemacht, zur Abkürzung des Verfahrens und zur Verminderung der Geschäftslast nicht nur die Regelung der Ansprüche der Transportnehmer in die Hand einer bestimmten Verwaltung zu legen und derselben eine möglichst weitgehende Vollmacht zur selbständigen Erledigung des Partei-Anspruchs im Namen aller übrigen betheiligten Verwaltungen zu ertheilen, sondern auch für die Auseinandersetzung über die aufzubringenden Entschädigungs- und Erstattungs-Beträge unter den haftpflichtigen Verwaltungen einen thunlichst einfachen Maßstab zu finden.

Die Grenzen jener Vollmacht gehen freilich nach dem Maße der Lebhaftigkeit der Geschäftsbeziehungen zwischen einzelnen Kreisen von Verwaltungen und nach dem Grade der Gemeinsamkeit ihrer Interessen in dem einen Falle weiter als in dem andern.

Im Verkehr der preußischen Staatsbahnen und der deutschen Reichseisenbahnen ist durch ein Uebereinkommen vom 15. Januar 1888 betreffend die „Behandlung der Reklamationen aus dem Personen-, Gepäck- und Güterverkehr, sowie über die Regelung von Verschleppungen aus dem Gepäck- und Güterverkehr", dem sich auch die Oldenburgische Staatsbahn angeschlossen hat, sind diese Grenzen bis jetzt am weitesten gesteckt. Aber auch der Verein der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen hat in dem Uebereinkommen zum Vereins-Betriebs-Reglement (Art. 23, 28—30) jenen Gesichtspunkten in ziemlich weitgehender Weise Rechnung getragen. In den nicht unter das Vereins-Betriebs-Reglement fallenden Verkehren mit ausländischen Verwaltungen sind in dieser Hinsicht für jeden einzelnen Verband besondere Ab-

machungen getroffen worden, welche jedoch im Wesentlichen die Bestimmungen des Vereins-Uebereinkommens zum Anhalt genommen haben.

Im Einzelnen ist in dieser Beziehung Folgendes zu bemerken:

a) Regelung von Frachterstattungs-Ansprüchen.

α) Die regelnde Verwaltung ist ausschließlich diejenige, in deren Bezirk das Fahrgeld oder die Fracht erhoben ist; an sie ist daher der bei einer anderen der betheiligten Verwaltungen angebrachte Erstattungsantrag abzugeben*). Diese Einrichtung ist nicht nur deshalb getroffen, weil die erstere Verwaltung die Mehrfracht eingezogen hat, sondern auch mit Rücksicht auf das den Verwaltungen zugestandene große Maß von Selbständigkeit in der Erledigung der Anträge. Wäre diese Befugniß allen betheiligten Verwaltungen gleichmäßig eingeräumt, so könnte dieselbe leicht dahin führen, daß der Anspruch gleichzeitig bei mehreren angebracht und dann auch mehrfach befriedigt werden würde. Der gleichen vorsichtigen Erwägung entsprechen die ferneren Vereinbarungen, nach denen Frachterstattungs-Anträge im Allgemeinen nur dann berücksichtigt werden sollen, wenn die Frachtbriefe vorgelegt werden, und von deren Beibringung nur dann Abstand zu nehmen ist, wenn die Unmöglichkeit der Vorlage glaubhaft bescheinigt wird, daß auf dem Frachtbriefe selbst regelmäßig die Geschäftszahl, unter welcher der erledigende Bescheid ergangen ist, vermerkt und daß vor jeder Regulirung festgestellt werden soll, ob der zurückverlangte Betrag nicht etwa bereits im „Revisionswege“ d. h. auf Grund einer durch die Verkehrskontrolen bei Revision der Frachtkarten erfolgten Berichtigung der Frachtberechnung zurückerstattet ist.

β) Die mit der Regelung befaßte Verwaltung hat, soweit die Beförderung des Gutes sich lediglich innerhalb des Gebiets der dem Uebereinkommen vom 15. Januar 1888 angehörigen Verwaltungen vollzogen hat, den Erstattungsantrag ohne jede Rücksicht auf die Höhe desselben und ohne jede Einschränkung selbständig zu erledigen. Im Vereinsverkehr dagegen darf die selbständige Erledigung durch die regelnde Verwaltung zur Zeit nur dann geschehen, wenn der Anspruch durch Rechnungsfehler oder Irrungen in der Gewichtsannahme begründet wird, oder durch eine im Frachtbrief nicht vorgeschriebene gebrochene Abfertigung statt der direkten hervorgerufen wurde. Beruht er dagegen auf der Behauptung unrichtiger Anwendung der der Frachtberechnung zu Grunde gelegten Tarife, so muß die Regulirung im Einvernehmen mit der anderen Endbahn geschehen. Findet eine solche Einigung nicht statt, so ist der Antrag, nament-

---

*) § 2 ²⁻⁴ des Staatsbahn-Uebereinkommens und Art. 5 und 23 des Vereinsübereinkommens.

lich wenn nur Billigkeits=Ansprüche vorliegen, ebenso wie alle anderen Frachterstattungs=Ansprüche der Entscheidung sämmtlicher betheiligter Verwaltungen zu unterbreiten. Diese letztere Bestimmung ist jedoch in verschiedenen Verbänden, insbesondere in den deutsch=österreichisch=ungarischen Verbänden dahin vereinfacht*), daß in den nicht erwähnten anderen Fällen außer den beiden Endverwaltungen nur noch eine Zwischenverwaltung und zwar die mit der längsten Strecke an dem Rückerstattungsbetrage betheiligte Verwaltung zuzuziehen ist, und daß erst, wenn diese drei sich nicht einigen können, der Anspruch der Gesammtheit aller Verwaltungen zur Entscheidung zu unterbreiten ist.**)

γ) Die Befriedigung des Antragstellers darf nicht von der vorherigen Verständigung der betheiligten Verwaltungen über ihre Antheilnahme an der Rückerstattung abhängig gemacht werden, sondern wird von der regelnden Verwaltung vorschüssig bewirkt. Dieselbe beauftragt die Abfertigungsstelle, welche die Fracht eingezogen hat, den Mehrbetrag zurückzuzahlen, und weist gleichzeitig die Kontrole an, den letzteren von dem Monats=Soll der Abfertigungsstelle in der Monatsrechnung des betreffenden Verbandes abzusetzen. Die Abfertigungsstelle hat in ihren Monatsrechnungen alle derartigen Beträge am Schluß in einer Zusammenstellung nachzuweisen. Wird jedoch der Betrag erst gezahlt, nachdem das Etatsjahr, in welchem die Verrechnung der Fracht erfolgte, bereits abgeschlossen ist, so kann bei der preußischen Staatsbahn=Verwaltung die Rückzahlung nur durch eine Zahlungsanweisung an die Hauptkasse geschehen, weil dieselbe dann nicht mehr durch Absetzung von der Einnahme des alten Jahres erfolgen kann, sondern durch Inanspruchnahme eines besonderen Ausgabefonds des neuen Jahres bewirkt werden muß.

δ) Die Ausgleichung zwischen den betheiligten Verwaltungen wird durch eine von der regelnden Verwaltung aufzustellende Ausgleichsberechnung herbeigeführt, in welcher nach Maßgabe der für den betreffenden Verkehr bestehenden Theilungs=Grundsätze die von jeder Verwaltung zu übernehmenden Erstattungsbeträge berechnet werden. Die Einziehung derselben von diesen Verwaltungen erfolgt dadurch, daß die Kontrole II oder die Verbands=Abrechnungsstelle beauftragt wird, in der nächsten Monatsabrechnung des Verbandes diese Beträge von den Einnahme=Antheilen jener Verwaltungen an dem Verbandsaufkommen ab= und dem Antheil der regelnden Verwaltung zuzusetzen.

*) Bestimmungen über die Behandlung von Fracht=Reklamationen im deutsch=österreichisch=ungarischen Seehafen=Verbande.

**) Eine gleiche Bestimmung ist nunmehr auch in dem Art. 16 des Entwurfs des neuen Uebereinkommens zum Vereins=Betriebs=Reglement, dessen Umarbeitung durch die Aenderung des letzteren erforderlich geworden ist, aufgenommen worden.

b) Regelung von Entschädigungsansprüchen für Verlust, Minderung, Beschädigung und Lieferfrist-Ueberschreitung.

Diese Ansprüche können nach § 65 des Betriebs-Reglements entweder bei einer der beiden Endverwaltungen oder bei derjenigen Verwaltung, in deren Bezirk der Schaden nachweislich erwachsen ist, angebracht werden. Wird er jedoch bei der letzteren angebracht, so giebt — nach den zwischen den Verwaltungen des Vereins getroffenen Vereinbarungen — diese die Behandlung desselben an eine der beiden Endverwaltungen ab.

In denjenigen Verkehren nun, in welchen das obenerwähnte Staatsbahn-Uebereinkommen gilt, ist die regelnde Verwaltung berechtigt, nach erfolgter Feststellung des Thatbestandes über die als berechtigt anerkannten Ansprüche bis zum Betrage von 2000 Mk. Namens aller betheiligten Verwaltungen allein zu entscheiden. In dem zur Zeit geltenden Vereins-Uebereinkommen ist die Grenze selbständiger Entscheidung der regelnden Verwaltung einstweilen noch bei 600 Mk. gezogen.*) Können sich aber bei Entschädigungs-Ansprüchen, welche diese Grenze überschreiten, die betheiligten Verwaltungen nicht einigen, und verzögert sich die Erledigung des Anspruchs des Geschädigten in Folge dessen derartig, daß dieser den Rechtsweg zu beschreiten droht, oder ist zu befürchten, daß die Verzögerung sonst eine ungünstigere Erledigung der Entschädigungsfrage für die betheiligten Verwaltungen nach sich ziehen werde, so ist die regelnde Verwaltung ermächtigt, einzugreifen und den ihr angemessen erscheinenden Entschädigungsbetrag selbständig zu zahlen.**)

2. Die bezahlte Entschädigung hat zwar grundsätzlich diejenige Verwaltung, deren Organe an der Beschädigung, dem Verlust u. s. w. Schuld tragen, zu übernehmen.***) Ist kein bestimmtes Verschulden, wohl aber festgestellt, daß die Beschädigung u. s. w. im Bezirk einer bestimmten Verwaltung oder einer bestimmten Verbands-Strecke sich ereignet hat, so wird vermuthet, daß sie von dieser auch verschuldet ist, sofern sie nicht das Gegentheil beweist.

Zur Vermeidung zeitraubender Untersuchungen über die Schuldfrage und weitläufiger Abrechnungen ist indessen weiter vereinbart worden, daß Entschädigungsbeträge bis zu 4 Mk. die regelnde Verwaltung ohne Rücksicht auf das etwaige Verschulden einer anderen Verwaltung allein trägt,

---

*) In dem Entwurf des neuen Uebereinkommens zum Vereins-Betriebs-Reglement Art. 25 [2] ist die Grenze jedoch bis auf 1000 Mk. erweitert.

**) Mit Rücksicht auf die erweiterte Selbständigkeit der regelnden Verwaltung ist diese Bestimmung in dem neuen Entwurf weggefallen.

***) Art. 29 [2] des Vereins-Uebereinkommens.

und daß ferner bei Entschädigungsbeträgen von 4—30 Mk., alle an der Sendung betheiligt gewesenen Verwaltungen ebenfalls ohne jede Rücksicht auf das Verschulden einer Verwaltung nach dem kilometrischen Längen-Verhältniß ihrer durchfahrenen Strecke sich an der Aufbringung zu betheiligen haben.

Eine ähnliche Vertheilungsweise tritt bei allen mehr als 30 Mk. betragenden Entschädigungsbeträgen ein, wenn ein Verschulden nicht ermittelt wird; nur ist der Maßstab der Vertheilung in diesen Fällen nicht die Länge der durchfahrenen Strecken sondern die Höhe der von den betreffenden Verwaltungen bezogenen Frachtantheile.*)

Können sich die Verwaltungen nicht einigen, so findet im Verein schiedsrichterliche Entscheidung durch die Vereins-Güter-Kommission statt. In den nicht den Vereinsbestimmungen unterworfenen Verbänden werden die Streitfälle gewöhnlich in sogenannten „Reklamationskonferenzen" der Verbandsverwaltungen entschieden. Nach dem internationalen Uebereinkommen (Art. 57) kann die Schlichtung derselben von den Verwaltungen auch dem zu errichtenden „Centralamt für den internationalen Transport" übertragen werden.

Für die Zahlung der Entschädigung an den Geschädigten wird vielfach derselbe Weg wie im Falle der Rückerstattung überhobener Frachtbeträge gewählt. Ist jedoch eine preußische Staatsbahn die regulirende Verwaltung, so ist die Verrechnung des dem Antragsteller gezahlten Entschädigungsbetrages durch Absetzung von dem Monatssoll der Güter-Expedition nicht zulässig. Vielmehr muß in solchem Falle auf Grund einer Bestimmung der Ober-Rechnungs-Kammer ohne Rücksicht darauf, ob der Betrag voll oder nur antheilig auf die eigenen Fonds zu übernehmen ist, derselbe

*) Der neue Entwurf zum Uebereinkommen sieht auch hierin wesentliche Vereinfachungen vor. Der Satz von 4 Mk. ist auf 10 Mk. erhöht worden. Ohne Rücksicht auf die Schuldfrage sollen ferner alle Entschädigungsbeträge für Verlust, Minderung und Beschädigung von 10—200 Mk. und über 1000 Mk. vertheilt werden und zwar lediglich nach dem Verhältniß der kilometrischen Längen der betheiligten Bahnen bezw. Verbände. Die schuldige Verwaltung würde danach nur noch denjenigen Theil der Entschädigungssumme allein zu übernehmen haben, welcher zwischen 200 und 1000 Mk. liegt.

Die Annahme dieser Grundsätze würde allerdings eine sehr wesentliche Vereinfachung des Verfahrens herbeiführen und die Verhandlungen über die Schuldfrage erheblich vereinfachen; sie würde alle verwickelten Berechnungen über die Ausscheidung der die einzelnen Verwaltungen treffenden Antheilsbeträge beseitigen, wenngleich sich nicht leugnen läßt, daß die Erhebung des Entfernungsverhältnisses zum alleinigen Maßstab für die Antheilnahme der Verwaltungen an der Aufbringung der Entschädigungsbeträge im Einzelnen manche Härten mit sich führen wird. Die an größeren Umwegsrouten betheiligten Verwaltungen, welche sich bereits mit geringeren kilometrischen Frachtantheilen begnügen müssen, werden dadurch zu einer wesentlich höheren Antheilnahme an der aufzubringenden Entschädigungssumme herangezogen werden als bisher. Es darf jedoch angenommen werden, daß im Großen und Ganzen sich ein Ausgleich gegenüber der im Einzelfalle vielleicht eintretenden größeren Belastung vollziehen werde.

mittelst einer Anweisung an die Haupt- oder Betriebskasse gezahlt werden, in welcher zu bescheinigen ist, daß die Eisenbahn-Verwaltung zur Zahlung verpflichtet und der Betrag den Bestimmungen des Betriebs-Reglements gemäß berechnet sei, sowie daß ein vertretbares Versehen eines Dritten nicht vorliege. In denjenigen Fällen, in denen die Entschädigungsansprüche von nicht preußischen Staatsbahn-Verwaltungen geregelt, die Beträge auf die Verwaltungen vertheilt werden und durch die Güter-Verkehrs-Abrechnungen zur Begleichung gelangen, sind von den preußischen Staatsbahn-Verwaltungen monatliche Zusammenstellungen der auf dieselben fallenden Beträge zu fertigen und mit einer gleichen Bescheinigung zu versehen*).

VII. Feststellung der Roh- und Reineinnahmen aus dem Transportverkehr; Abrechnung mit den eigenen Kassen und mit den fremden Verwaltungen.

1. Aus der Beförderung von Privat-Personen und Gütern u. s. w.

Die Roh- (Brutto) Einnahme eines Verwaltungsbezirks besteht aus der Summe aller Beträge, welche im Bereich desselben während eines bestimmten Zeitraums aus den verschiedenen Zweigen des Abfertigungsdienstes einkommen; die Rein-Einnahme ist derjenige Betrag, welcher der Verwaltung verbleibt, nachdem sie einerseits aus ihrer Roh-Einnahme die fremden Verwaltungen davon zukommenden Antheile denselben zugeschieden, andererseits aus den Roh-Einnahmen der fremden Verwaltungen selbst den ihr gebührenden Antheil empfangen hat.

Die Ermittelung der Roh-Einnahme setzt die monatliche Feststellung des Brutto-Solls jeder Abfertigungskasse des eigenen Bezirks und eine Abrechnung mit derselben voraus. Die Ermittelung der Rein-Einnahme bedingt die Feststellung auch des Brutto-Solls fremder Kassen und eine Abrechnung mit fremden Verwaltungen. Indessen kann selbst bei der Ermittelung des Brutto-Solls der eigenen Kassen die Mitwirkung fremder Verwaltungen insoweit nicht entbehrt werden, als es sich um Einnahmen handelt, welche aus dem direkten Verkehr mit denselben herrühren.

Das Verfahren bei der Ermittelung der Roh-Einnahmen ist im Prinzip dasselbe, mögen sie aus dem Personen- und Gepäck-Verkehr oder aus dem Vieh-, Leichen-, Fahrzeug- und Güterverkehr herrühren. Es beruht darauf, daß die Richtigkeit der Ziffern, welche die Abgangs- oder Versandstation in ihren monatlichen Versand-Rechnungen über den zum Ausgange abgefertigten Verkehr hinsichtlich der Zahl der verkauften Fahrkarten, der ausgefertigten Gepäck- und Beförderungsscheine und Frachtbriefe, sowie hinsichtlich der beförderten Stückzahl oder Gewichtsmengen

*) E. V. Bl. von 1885. S. 231 Nr. 6.

des abgefertigten Gepäcks, des Frachtguts, des Viehs u. s. w. und der erhobenen oder der Empfangsstation zur Einziehung überwiesenen Einnahmen nachweist, durch die von der Bestimmungs- bezw. Empfangsstation gelieferten Nachweisungen über den bei ihr erfolgten Eingang der gleichen Fahrkarten und Frachtpapiere und der auf denselben angegebenen Güter- ꝛc. Mengen und Einnahmebeträge kontrolirt wird.

Für den Personen- und Gepäckverkehr freilich hat sich das auf diesem Grundsatz beruhende Verfahren der Einnahme-Feststellung in der Praxis einfacher als im direkten Güter- und Vieh- ꝛc. Verkehr gestalten lassen. Hier beschränkt sich die Thätigkeit der Empfangsstation darauf, die bei ihr eingegangenen benutzten Fahrkarten und Gepäckscheine der vorgesetzten Kontrole einzureichen. Auch im Vieh-, Fahrzeug- und Leichen-Verkehr der preußischen Staatsbahnen unter einander genügt auf Seiten der Empfangsstation die Einreichung der benutzten Beförderungsscheine.

Im Güterverkehr dagegen und im direkten Vieh- ꝛc. Verkehr der preußischen Staatsbahnen mit fremden Bahnen ist außer der Einreichung der benutzten Begleit-Papiere als besonderes Vergleichsmaterial eine genaue Darstellung des Empfangs durch die Anfertigung der monatlichen Empfangsrechnungen, welche nach gleichen Gesichtspunkten wie die Rechnungen der Versand-Abfertigungsstelle aufgestellt werden, vorgeschrieben.

Demgemäß vollzieht sich die Feststellung der aus dem Binnenverkehr der eigenen Verwaltung herrührenden Roh-Einnahmen regelmäßig in der Weise, daß im Personen-, Gepäck-, Vieh- ꝛc. Verkehr die Kontrole den Inhalt der Monatsrechnungen der eigenen Versand-Abfertigungsstellen auf Grund der von den eigenen Empfangsstationen im Laufe des Monats abgelieferten Fahrkarten und der von ihr selbst geprüften Berechnung der Beförderungsgebühren auf den Blanko-Frachtkarten, den Gepäck- und Beförderungsscheinen feststellt, während im Güterverkehr außerdem eine Vergleichung mit den von den Empfangs-Abfertigungsstellen nach dem Monatsschluß aufgestellten Monats-Rechnungen ihres Empfangs hinzutritt.

Im Verkehr mit anderen Verwaltungen dagegen ist der Unterschied in dem Verfahren der Feststellung der Einnahmen aus dem Personen- und Gepäckverkehr einerseits und dem Güter- und Vieh- ꝛc. Verkehr andererseits ein größerer. In Betreff der ersteren läßt man sich für die Ermittelung der Roheinnahmen allerdings zunächst an der durch die Kontrole der Versandbahn — auf Grund der ihr eingesandten Stämme ausgefertigter Blankokarten und Gepäckscheine — vorzunehmenden Feststellung des Ergebnisses der Versand-Monats-Rechnungen genügen. Hinsichtlich der letzteren dagegen ist die Feststellung ganz in die Hände der Kontrole der Empfangsbahn gelegt.

Dieser übersendet die Kontrole der Versand-Bahn die Versandrechnungen und ihr liegt es ob, auf Grund der in ihren Händen befindlichen, von ihr bereits geprüften und berichtigten Frachtkarten und Beförderungsscheine die Versandrechnungen festzustellen und danach auch die Empfangsrechnungen ihrer eigenen Stationen zu berichtigen.

Die berichtigten und festgestellten Versandrechnungen gehen sodann mit den Belägen über die erfolgte Abänderung derselben (den Frachtkarten) an die Versand-Kontrole zurück, welche daraufhin die Versand-Abfertigungsstellen anweist, sowohl ihre Einnahme-Belastung und ihre Bücher richtig zu stellen wie auch das Kassen-Soll damit in Uebereinstimmung zu bringen.

Die Feststellung der Roh-Einnahmen ist hiernach beim Personen- und Gepäckverkehr eine wesentlich abgekürztere und frühzeitigere als beim Güter- und Vieh- u. s. w. Verkehr. Das Monats-Soll der Brutto-Einnahmen der einzelnen Abfertigungskassen wird daher auch getrennt und zu verschiedenen Zeiten für beide Verkehrszweige ermittelt. Dasselbe wird a) jeder Stationskasse durch eine „Soll-Liste" als Soll-Betrag der einzelnen Abfertigungskassen der Station, b) jeder Betriebskasse als Brutto-Soll der von den einzelnen Stationskassen ihres Bezirks und c) der Hauptkasse als Brutto-Soll der von den einzelnen Betriebskassen des Direktionsbezirks abzuliefernden Roh-Einnahmen bekannt gegeben.

Die Feststellung der Rein-Einnahme erfolgt nach Feststellung der Roh-Einnahme auf Grund der letzteren und der geprüften und berichtigten Versandnachweisungen. Für den Binnen-Verkehr einer Verwaltung ist die Roh-Einnahme gleichzeitig auch die Rein-Einnahme. Im preußischen Staatsbahn-Wechsel-Verkehr ist dasselbe mit der Abweichung der Fall, daß die Frankatur-Beträge des Güter- und Viehverkehrs von der Versandstation der Empfangsstation übermittelt werden und dem Soll der letzteren hinzutreten.*)

Im direkten Verkehr mit nicht preußischen Staatsbahnen aber bedarf es zuvor der Ausscheidung der Antheile der fremden Verwaltungen aus der eigenen Roh-Einnahme. Das in dieser Beziehung stattfindende Abrechnungsverfahren ist wiederum verschieden für den Personen- und Gepäckverkehr einerseits und für den Güter- und Viehverkehr andererseits. Für beide Verkehrszweige kommt es außerdem darauf an, ob die Ausscheidung durch gegenseitige Abrechnung der einzelnen Kontrolen der Verbands-

---

*) Vorschriften für die Feststellung und Verrechnung der Verkehrseinnahmen der für Rechnung des preußischen Staates verwalteten Eisenbahnen vom Etats-Jahre 1889/90 an. Siehe ferner S. 59 des Besonderen und S. 267 des Allgemeinen Theils.

verwaltungen oder ob sie durch sogenannte Verbands-Abrechnungs-Bureaus herbeigeführt wird, bezw., was dem letzteren gleichsteht, ob die Kontrole einer Verbandsverwaltung mit der Abrechnung für den ganzen Verband beauftragt ist.

Im Personen- und Gepäck-Verkehr fertigt im ersteren Falle die Abgangs-Verwaltung aus den Versandrechnungen für den betreffenden Verkehr besondere Abrechnungen an, in welchen das für jede betheiligte Verwaltung auf jeder Route — durch Vervielfältigung der in den Antheilstabellen ausgerechneten Streckenantheile jeder Verwaltung mit der Zahl der über die betreffenden Strecken verkauften Fahrkarten und dem Gewicht der abgefertigten Gepäckstücke — sich ergebende Aufkommen eingetragen wird. Diese Abrechnungen werden zunächst der Kontrole der Endbahn übersandt, welche hierdurch von dem Material zur Feststellung der Einnahmen überhaupt die erste Kenntniß erhält. Dieselbe ist also auch jetzt erst in der Lage, dies Material auf Grund der in ihrem Besitze befindlichen benutzten Fahrkarten und Gepäckscheine zu prüfen; sie nimmt daher erst zur Zeit der Feststellung der Rein-Einnahmen diejenige Thätigkeit vor, welche im direkten Güter- und Vieh-Verkehr schon während der Feststellung der Roh-Einnahmen sich vollzieht. Da aber die Roh-Einnahme aus dem Personen- und Gepäckverkehr bereits festgestellt, das Soll derselben den einzelnen Kassen schon mitgetheilt und deshalb nicht mehr abänderungsfähig ist, so werden etwaige Berichtigungen, welche die Empfangsbahn nunmehr — gelegentlich der Prüfung der Rein-Einnahme-Beträge — an den Roh-Einnahmen vornimmt, in der Weise berücksichtigt, daß sie bei der nächstmonatlichen Abrechnung dem Kassen-Soll und den Einnahme-Antheilen der einzelnen Stationen und Verwaltungen zu- oder abgesetzt werden. Die Endbahn sendet die Abrechnungen alsdann der Versand-Kontrole zurück, welche nunmehr die Ausgleichung zwischen den betheiligten Verwaltungen herbeiführt.

Im Güter- und Vieh-Verkehr ist es unter der gleichen Voraussetzung (Aufstellung der Abrechnung durch die einzelnen Kontrolen) die Kontrole der Empfangsbahn, welche auf Grund der von ihr festgestellten fremden Versandrechnungen, bevor sie dieselben an die Versandkontrole zurückschickt, und des danach berichtigten eigenen Empfangs die Vertheilung des Frachtaufkommens zwischen den betheiligten Verwaltungen und zwar unter routenweiser Trennung der Transporte vornimmt. Es werden in jeder Klasse die über die betreffende Route während des Monats beförderten Gewichtsmengen ermittelt, und diese für jede einzelne Verwaltung mit den in der Antheilstabelle für sie ermittelten Streckenantheilen multiplicirt. Ist das Verfahren der Abrechnung nach Tausendsteln eingeführt, welches darin

besteht, daß das Aufkommen einer Strecke als tausend Theile gedacht ist, von denen jeder an der Strecke betheiligten Verwaltung in der Antheilstafel eine nach ihrem Betheiligungs-Verhältniß bemessene Zahl zugeschieden wird, so wird das Gesammtfrachtaufkommen der betreffenden Linie proportional diesen Tausendsteln unter die Verwaltungen vertheilt.

Ein besonderes Antheils-Ausscheidungs-Verfahren greift Platz, wo eine sogenannte „Geld-Gemeinschaft" im Verbande eingerichtet ist, d. h. wo man sich geeinigt hat, den Verkehr thatsächlich nur über eine bestimmte Route zu fahren, das Frachtaufkommen jedoch über alle Verbandsrouten, auch die nicht fahrenden, zu vertheilen. In solchen Fällen wird die Fahrroute zunächst für die Selbstkosten des Transports durch Vorauszahlung sogenannter „Regiespesen" entschädigt, der verbleibende Reingewinn aber unter die transportberechtigten Verwaltungen nach dem besonders dafür vereinbarten Schlüssel vertheilt.

Findet die Abrechnung durch ein Abrechnungsbureau u. s. w. statt, so fällt diesem die gesammte Thätigkeit der sonst getrennten Kontrolen zu.

Die aus den verschiedenen Abrechnungen ermittelten Antheile jeder Verwaltung ergeben zusammen mit der Roh-Einnahme aus dem Binnen- und Staatsbahn-Verkehr ihre gesammte Rein-Einnahme. Dieselbe wird besonders für den Personen- und Gepäckverkehr und besonders für den Güter- und Viehverkehr in je einem sogenannten „Kontrol-Abschluß" des betreffenden Monats vereinigt, auf Grund dessen die Direktion das monatliche General-Mandat wegen Auflösung des Brutto-Solls dieses Monats, Herauszahlung der davon den fremden Verwaltungen gebührenden Antheile, Einziehung der von diesen geschuldeten Antheile und Uebertragung der letzteren zusammen mit den verbliebenen eigenen Antheilen des Brutto-Solls auf die Titel I und II des Einnahme-Etats erläßt. Die Ausgleichung der gegenseitigen Antheilsforderungen der einzelnen Verwaltungen aus den direkten Verkehren erfolgt durch die Vereinsabrechnungsstelle in Berlin, bei welcher die Posten unmittelbar von den Kontrolen und Abrechnungs-Bureaus angemeldet werden.

Die Feststellung der Rein-Einnahme findet im Personen- und Gepäck-Verkehr in der Regel bis zum Schluß des zweiten, im Güter- und Vieh-Verkehr bis zum Schluß des dritten auf den Abrechnungsmonat folgenden Monats statt; sie kann sich im Güterverkehr aber auch länger hinziehen, namentlich dann, wenn die Antheilstabellen nicht rechtzeitig fertiggestellt sind, was häufig vorkommt. In solchen Fällen greift man wohl zu dem Aushilfsmittel einer provisorischen Abrechnung. Das Frachtaufkommen wird dann vorläufig nur nach der Zahl der Tarifkilometer, mit denen die Strecken der einzelnen Verwaltungen an dem Transport betheiligt gewesen sind, getheilt, während die

bei der endgiltigen Abrechnung sich ergebenden Unterschiede gegen diese provisorische Antheilsberechnung später ausgeglichen werden.

Wünscht übrigens — abgesehen hiervon — eine Verwaltung auf ihr voraussichtliches Guthaben aus dem Güter-Verkehr von einer anderen Verwaltung möglichst schleunig eine Abschlagszahlung zu haben, so kann dies nach einer Bestimmung, welche darüber im Verein getroffen ist*), auch in der Weise geschehen, daß sie selbst eine provisorische Rechnung über ihre Forderungen an Nachnahmen und Frachtantheilen aufstellt. Hiervon kann sie 80 % als Abschlagszahlung fordern, vorausgesetzt, daß der danach sich ergebende Betrag wenigstens 5000 Mk. oder 3000 Gulden oder 2000 Rubel oder 6000 Franken ausmacht.

2. Aus der Beförderung von Dienstgütern.

Was die Feststellung der Einnahmen aus den Dienstgutsendungen anbelangt, so ist dieselbe auf die Höhe des Kassen-Solls der Abfertigungsstellen ohne Einfluß; sie stellen auch nur buchmäßig eine Rein-Einnahme der Hauptkassen dar. Da ferner ihre Berechnung nur insoweit erfolgt, als Dienstgüter auf preußischen Staatsbahnstrecken befördert sind, so wirken bei ihrer Feststellung auch fremde Bahnen nicht mit.

Das Verfahren ist in der Weise geordnet, daß die Empfangsabfertigungsstellen die von den Dienstgutempfängern ihnen zurückgegebenen quittirten Dienstgutfrachtbriefe (die Abschnitte B) an die vorgesetzte Kontrole einreichen, welche die Frachtberechnung derselben prüft und richtig stellt, jedoch 30% der Fracht absetzt. Die den Dienstgutempfängern ebenfalls ausgehändigten Abschnitte C des Dienstgutfrachtbriefs werden, nachdem jene den Verwendungszweck und den Fonds oder den Titel des Etats u. s. w. darauf vermerkt haben, welcher zur Tragung der Frachtkosten verpflichtet ist, von ihnen der vorgesetzten Behörde eingereicht, welche auf Grund derselben allmonatlich eine Frachtkostenrechnung für jeden betheiligten Fonds bezw. Etats-Titel aufstellt. Diese werden der Kontrole II vorgelegt, welche ihrerseits auf Grund der ihr eingereichten und von ihr geprüften Berechnungen der Abschnitte B diese Rechnungen hinsichtlich des Frachtkostenbetrages berichtigt. Danach wird der betreffende Fonds angewiesen, die Beträge an den Betriebs-Etat (Titel 2) zu zahlen, und die Güter-Abfertigungsstellen werden hinsichtlich der von ihnen gestundeten Frachten entlastet.

3. Aus der Beförderung von Militärgütern.

Die Feststellung und Abrechnung über die gestundeten Fahr- und Frachtkosten für militärische Transporte vollzieht sich folgendermaßen:

*) Anhang IV zum Uebereinkommen für das Vereins-Betriebs-Reglement.

Die Kontrolen der Abgangsbahnen fertigen allmonatlich aus den bei ihnen eingehenden Abschnitten I und den Kontrolzetteln Nachweisungen, getrennt nach den Intendanturbehörden, von welchen die gestundeten Gelder zu bezahlen sind. Soweit es sich dabei um Transporte handelt, welche lediglich im BinnenVerkehr einer Verwaltung oder im Wechsel-Verkehr der preußischen Staatsbahnen befördert sind, werden gleichzeitig die von den Transporten zurückgelegten kilometrischen Entfernungen und die dafür aufgelaufenen Fahrgelder berechnet und eingetragen. Sind dagegen fremde Bahnen an den Transporten betheiligt, so wird für jede fremde Bahn ein Rapport aufgestellt, welcher Nummer und Datum der Fahrscheine, den Truppentheil, die Beförderungsstrecke und die Angabe der beförderten Personen und Güter enthält; diese Rapporte werden den betreffenden fremden Bahnen zur Eintragung der auf ihren Strecken von den Transporten durchfahrenen Kilometern zugesandt. Aus denselben berechnet nach ihrem Wiedereingang die Kontrole der Abgangsbahn die Gesammt-Kilometer und die Gesammt-Fahrpreise sowie die auf jede betheiligte Bahn (die preußischen Bahnen als eine einzige Verwaltung gerechnet) fallenden Antheile. Die Berechnungen nebst den Abschnitten I der Militär-Fahrscheine werden schließlich den Intendanturen übersandt, welche nach Richtigbefund derselben den Regierungs-Hauptkassen Auftrag zur Zahlung der festgestellten Fahrgelder an die einzelnen Eisenbahn-Verwaltungen ertheilen.

B. Der Betriebsdienst.

Die nähere systematische Darstellung des Betriebsdienstes — insoweit er die Regelung und Sicherung des Verkehrs der Züge auf den Bahnhöfen und auf den Strecken in sich begreift, also die gesammte auf die Durchführung des Fahrplans gerichtete Thätigkeit des äußeren Stationsdienstes, des Weichensteller-, Verschiebe-, Signal-, Betriebs-Maschinen-, Zugförderungs- und Zugbegleitungsdienstes, — gehört in die Betriebslehre und scheidet hier aus.

Es bleiben für die Erörterung an dieser Stelle nur diejenigen Maßregeln und Vorschriften von mehr allgemeinem, administrativem Charakter übrig, welche für die Aufstellung des Fahrplans und für die Verwaltung und Bereitstellung der Betriebsmittel behufs Bewältigung des Verkehrs im Rahmen des Fahrplans maßgebend und zur Ausführung desselben getroffen sind.

I. Aufstellung des Fahrplans und Maßregeln zur Ausführung desselben.

a) Allgemeine Gesichtspunkte für die Aufstellung.

Für die Aufstellung des Fahrplans sind theils verkehrswirthschaftliche und betriebsökonomische, theils lediglich betriebstechnische Gesichtspunkte, theils Rücksichten auf die Postverwaltung maßgebend. Sie bedingen in ihrer Zusammenwirkung die Mannigfaltigkeit, die Anzahl, die Schnelligkeit der Züge und zum Theil auch die Wahl der Linien, über welche dieselben zu führen sind.

1. Die für die Bildung des Fahrplans in Betracht kommenden verkehrswirthschaftlichen und betriebsökonomischen Gesichtspunkte lassen sich allerdings in bestimmte Regeln und Vorschriften, die gegebenenfalls einfach zur Anwendung zu bringen wären, nicht fassen. Es kommt darauf an, den Verkehr glatt, schnell und mit den geringsten Kosten für den Betrieb zu bewältigen. Wie dies zu bewirken, hängt von der Besonderheit der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, welche in den verschiedenen Gebieten obwalten, (S. 354 ff.) ab; ihr Einfluß auf die Gestaltung des Fahrplans und des Zugverkehrs gestaltet sich daher auch auf den einzelnen Linien ganz verschieden. Allgemein läßt sich in dieser Beziehung nur folgendes sagen: Auf Bahnen mit dichtem und hochentwickeltem Verkehr drängen die Verhältnisse nicht nur auf Einrichtung einer größeren Anzahl von Zügen und Einhaltung einer erhöhten Schnelligkeit, sondern auch auf eine weitgehende Zerlegung derselben in verschiedenartige Gattungen, welche für die besondere Beförderung bestimmter Arten von Transportgegenständen zu dienen haben. Daher auf verkehrsdichteren Linien nicht nur die Trennung des Personen- von dem Güterverkehr, sondern auch die Scheidung der Züge in Schnell- und Personenzüge, in Eilgüter- und gewöhnliche Güterzüge, in Stückgut-, Auslade- und Wagenladungszüge; daher selbst die Bildung geschlossener Züge für gewisse, regelmäßig in großen Mengen und für bestimmte Richtungen zur Aufgabe gelangende Massengüter wie Kohlen, Erze u. s. w. Je mächtiger der Verkehr in einem Gebiete pulsirt, desto gebieterischer verlangt die Oekonomie des Betriebes Scheidung der einzelnen Gattungen der Beförderungsgegenstände für besondere Züge, je schwächer er ist, desto mehr ist möglichste Vereinigung derselben für eine Zuggattung und in einem Zuge geboten.

Dazu tritt die Rastlosigkeit des Verkehrs, die durch das allgemeine Verkehrs-Bedürfniß, durch die Rücksicht auf den Mitbewerb anderer Strecken, durch die Beschränktheit der Bahnhöfe und Verladeanlagen, durch schwierige Bodenverhältnisse (Gebirgsbahnen) gebotene Nothwendigkeit möglichst schneller oder wenigstens möglichst häufiger Beförderung und Abfertigung der Personen und Güter: Verhältnisse und Rücksichten, welche ein längeres Ansammeln der

Güter zum Zweck vollster Ausnützung der Tragkraft der Wagen und der Zugkraft der Maschinen nicht gestatten, sondern ein öfteres Ablassen von Zügen, selbst bei ungenügender Belastung, erfordern.

Nur vereinzelt sind bestimmtere verkehrswirthschaftliche Gesichtspunkte allgemein maßgebend; sie betreffen die Fahrzeiten gewisser Personenzüge. Die nach großen Handels- und Fabrikstädten führenden, für die Beförderung der in den Vororten wohnenden Arbeiter bestimmten Züge sollen so frühzeitig abgelassen werden, daß den Arbeitern die rechtzeitige Erreichung ihrer Arbeitsstellen möglich ist. Der Beginn der Märkte und der Terminsstunden bei den Gerichten und Verwaltungsbehörden, Beginn und Ende der Theater in den größeren Provinzial- und Kreisstädten sind bei der Festsetzung der Fahrzeiten für diejenigen Züge möglichst zu berücksichtigen, welche den Verkehr dieser Plätze mit den wirthschaftlich und politisch von ihnen abhängigen Stationen vermitteln. Für weiter von denselben entfernt gelegene Orte wird der Fahrplan wenigstens so zu legen gesucht, daß er deren Bewohnern Gelegenheit bietet, Reisen nach diesen Verkehrs-Mittelpunkten möglichst in einem Tage hin und zurück zu legen, und zugleich die nothwendigsten Geschäfte daselbst zu erledigen.

2. Positivere Bestimmungen dagegen sind in Beziehung auf die betriebstechnischen Gesichtspunkte vorhanden, welche bei der Aufstellung des Fahrplans zu beachten sind. Dieselben betreffen, abgesehen von der Bestimmung im § 25 des Bahn-Polizei-Reglements, wonach die Züge einander nur in Stationsabstand folgen dürfen,

a) die Geschwindigkeit, mit denen die Züge im Interesse der Betriebssicherheit im Höchstmaße befördert werden dürfen, sowie die zulässige Achsstärke der Züge im Verhältniß zu ihrer Geschwindigkeit;

b) die Festsetzung der Grundgeschwindigkeit und der wirklichen Fahrgeschwindigkeit der Züge;

c) die Festsetzung einer einheitlichen, von der Ortszeit unabhängigen Fahrplanzeit innerhalb großer, wirthschaftlich oder politisch zusammengehöriger Verkehrsgebiete, zum Zweck erleichterten Anpassens der auf den Linien derselben geltenden Fahrpläne.

ad a) Die zulässige Höchst-Geschwindigkeit der Züge ist durch die Bahnpolizei-Reglements bestimmt und beträgt für die Stunde auf Vollbahnen bei Personenzügen 75, unter gewissen Umständen 90 km, bei Güterzügen 45 km, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung 30 und unter Umständen 40 km. Daselbst ist auch festgesetzt, mit wieviel Achsen die verschiedenen Zug-Gattungen belastet werden dürfen.

ad b) Die sogenannte Grundgeschwindigkeit der Züge muß sich immer innerhalb der zulässigen höchsten Geschwindigkeit halten, braucht dieselbe aber

nicht zu erreichen. Sie ist für die einzelnen Linien verschieden und hängt nicht nur von der Gattung der Züge sondern namentlich auch von der ganzen Anlage der Linie und ihren Betriebsverhältnissen ab. Sie wird überdies auf den einzelnen Strecken durch Zeit-Zuschläge für die Ueberwindung der etwa vorhandenen Krümmungen und Steigungen (virtuelle Längen), für das Durchfahren von Stationen, Brücken und Tunnels, für das An- und Abfahren auf den Anhaltestationen verlangsamt.*)

Grundgeschwindigkeit und Zuschläge ergeben zusammen die Fahrgeschwindigkeit des Zuges, und da die Zuschläge sich nach den erwähnten örtlichen Verhältnissen richten, so folgt hieraus, daß die Fahrgeschwindigkeit eines Zuges auch auf den einzelnen Strecken einer Linie eine ganz verschiedene sein kann. In der That wird für jede zwischen zwei Stationen befindliche Strecke die Fahrgeschwindigkeit für die einzelnen Zuggattungen besonders festgestellt.

Die Stärke der Achsbelastung der auf den Strecken verkehrenden Züge aber hängt von der Leistungsfähigkeit der für dieselben bestimmten Maschinen ab, welche für jede einzelne Maschine durch ihre Bauart und ihr Alter bestimmt wird. Dieselbe ist in der sogenannten Normalleistungs-Tabelle für jede Maschine genau angegeben. Die Differenzirung der Achsenzahl für die einzelnen Maschinen ist daher zugleich das Mittel, bei allen Zügen derselben Gattung und auf derselben Strecke die gleiche Fahrgeschwindigkeit festzuhalten.

ad c) Infolge eines Beschlusses der im Jahre 1890 stattgehabten General-Versammlung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sind im Bereiche desselben drei einheitliche Fahrplanzeiten angenommen. Für Deutschland und Oesterreich-Ungarn besteht die sogenannte „mittel-europäische Fahrplanzeit“ d. h. diejenige des 15. Meridians östlich von Greenwich; für Holland und Belgien die des Greenwicher Meridians selbst und für Rumänien die des 30. Meridians östlich desselben.

Die mitteleuropäische Fahrplanzeit ist auf den preußischen Staatsbahnen indessen zunächst nur für den inneren Eisenbahndienst angenommen. Für den äußeren Eisenbahn-Verkehr wird sie erst mit dem 1. April 1893 eingeführt werden.

---

*) Erlaß vom 15. Mai 1880. T. 2161. Der Zuschlag zur Grundgeschwindigkeit für das An- und Abfahren der Züge beträgt 2 Minuten für Personen und 3 Minuten für Güterzüge, auf Bahnen untergeordneter Bedeutung nur 1 Minute; desgl. 1 Minute für die Verlangsamung der Züge bei der Durchfahrt durch Bahnhöfe, auf welchen nicht angehalten wird.

b. Vorbereitung und Ausarbeitung des Fahrplans.

Vom Jahre 1892 ab tritt auf Grund neuerer Verabredung der europäischen Eisenbahn-Verwaltungen bis auf Weiteres der Sommerfahrplan zum 1. Mai, der Winterfahrplan zum 1. Oktober jeden Jahres in Kraft*). Jeder neue Fahrplan wie überhaupt jede wichtigere Fahrplan-Aenderung muß außerdem 14 Tage vor dem Inkrafttreten veröffentlicht werden.**) Die Festsetzung des Fahrplans macht aber regelmäßig eingehende Verhandlungen nicht nur mit den benachbarten Verwaltungen, sondern — wegen der durchgehenden internationalen Personenzüge — auch mit den Verwaltungen der benachbarten Länder auf dem europäischen Kontinent nöthig; er unterliegt ferner der vorherigen Prüfung und Genehmigung durch die Landes- und Reichs-Aufsichtsbehörden. Es müssen daher die Direktionen, in deren Händen organisationsmäßig die Aufstellung der Fahrplan-Entwürfe liegt, sehr frühzeitig an die Ausarbeitung jedes neuen Fahrplans herantreten und sich über die Aenderungen schlüssig machen, welche ihnen im Verkehrs- oder Betriebsinteresse wünschenswerth und nothwendig erscheinen. Die Unterlagen hierzu liefern ihnen zunächst die mit der Ausführung des Fahrplans betrauten Betriebsämter, deren besondere Aufgabe es ist***), durch unausgesetzte Beobachtung der Verkehrs- und Betriebsverhältnisse, durch Prüfung der über die Ausnützung der Züge geführten Listen, durch Erkundigung bei den mit den Verkehrsansprüchen betrauten Lokalbehörden sich über die Bedürfnisse des Verkehrs zu unterrichten und festzustellen, ob der bestehende Fahrplan zweckmäßig ist oder Lücken enthält. Reiches Material übrigens wird in dieser Beziehung auch, wenigstens soweit Aenderungen der Personenfahrpläne in Betracht kommen, allen Direktionen durch die zahlreichen Anträge der Mitglieder ihrer Bezirkseisenbahnräthe geboten.

Die beabsichtigten Fahrplan-Aenderungen werden vor ihrer Aufnahme in den Entwurf des neuen Fahrplans, soweit erforderlich, in Konferenzen mit den Betriebs-Aemtern erörtert. Vorzugsweise aber haben bei dieser Vorbereitung die betriebs- und maschinentechnischen sowie die Verkehrs-Dezernenten der Direktion mitzuwirken, deren Aufgabe es ist, den Einfluß der Aenderungen auf die Leitung und Bewältigung des Verkehrs, sowie auf die Leistungsfähigkeit des Trans-

*) Erlaß vom 24. Februar 1892. V. II. $\left\{\begin{matrix}\text{IV.}\\\text{I.}\end{matrix}\right\}$ 1310.
**) " " 5. Oktober 1882. II. IV. F. a. (b) 1029.
***) " " 3. Januar 1881. IIa. (b) T. 9019

port-Materials (Zahl und Ausnützung der vorhandenen Betriebsmittel) genau zu prüfen.*) Nicht minder ist bei der Ausarbeitung des Fahrplan-Entwurfs auf den Einfluß, welchen derselbe auf den Standort und die Dienstzeit des Zugpersonals ausüben würde, Rücksicht zu nehmen. Es soll nach Möglichkeit dafür gesorgt werden, daß häufige Versetzungen des Zugpersonals aus dieser Veranlassung im Interesse sowohl der Staatsfinanzen wie der Beamten unterbleiben.**)

Die ausgearbeiteten Entwürfe zu den Fahrplänen werden demnächst, soweit sie Aenderungen enthalten, mit den Nachbarverwaltungen und nach Bedarf auch auf etwaigen Konferenzen der engeren Transportverbände erörtert, schließlich aber im Interesse des durchgehenden internationalen Personenverkehrs in den sogenannten „europäischen Fahrplankonferenzen“ berathen. Die letzteren finden unter dem Vorsitz der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Berlin und Betheiligung von Vertretern der Landes- und Reichs-Aufsichtsbehörden für den Sommerfahrplan bereits im Dezember, für den Winterfahrplan im Mai oder Juni jedes Jahres statt. Der Minister der öffentlichen Arbeiten verlangt die Vorlage der Sommerfahrplan-Entwürfe bereits zum 10. Januar, die des Winterfahrplans zum 10. Juli, während sie dem Reichs-Eisenbahn-Amt nach erfolgter Prüfung durch die Landesaufsichtsbehörden zum 25. Februar und 25. August einzureichen sind.***)

Neben diesen Verhandlungen gehen diejenigen mit der Postverwaltung einher. Zur Vereinfachung des geschäftlichen Verkehrs mit derselben in dieser Beziehung ist jeder Eisenbahn-Direktion eine bestimmte Ober-Postdirektion ein für alle Mal bezeichnet, mit der sie sich in Fahrplan-Angelegenheiten zu benehmen hat, welche daher auch die Vermittlerin hinsichtlich der Verhandlungen über den Fahrplan der in dem Bezirk anderer Ober-Postdirektionen belegenen Bahnstrecken der Eisenbahn-Direktion bildet.†) Vermögen Eisenbahn-Direktion und Ober-Post-Direktion sich über die Ansprüche der Postverwaltung nicht zu einigen, so ist die Entscheidung der Streitfrage dem Benehmen zwischen den höheren Instanzen, dem Minister der öffentlichen Arbeiten und dem Reichspostamt vorbehalten.

Die Fahrplan-Entwürfe sind dem Minister in graphischer Darstellung mit einem formularmäßigen Erläuterungsentwurfe einzureichen, der insbesondere auch die Grundsätze für die Ermittelung der Fahrgeschwindigkeit

---

*) Erlaß vom 14. Februar 1888. IIb. T. 7281. IIb. F. 1639. IIa. 19253.
**) " " 11. Oktober 1887. IIa. (b) P. 8462.
***) " " 17. December 1874. V. 6797. II. 27858 vom 24. September 1879. T. 5834 und 21. September 1891. V. II. (IV) 6840.
†) Erlaß vom 17. Februar 1869. II. 2041. — Nachweisung im E. V. Bl. von 1881. S. 145.

zwischen je zwei Stationen anzugeben hat, und von einer Nachweisung der durchschnittlichen Besetzung der einzelnen Personenzüge mit Reisenden zwischen diesen Stationen begleitet wird.*)

c. Maßregeln zur Ausführung des Fahrplans.

Ist der Fahrplan genehmigt, so wird, abgesehen von den bereits im Allgemeinen Theil (Seite 271 ff.) erörterten, im Interesse einer möglichst umfassenden öffentlichen Bekanntmachung des Personenzug- und Viehzug-Fahrplans anzuordnenden Maßregeln alsbald die Neuaufstellung der Zugbildungspläne sowie des Fahr- und des Lokomotiv-Turnus, die Herstellung der Dienstfahrpläne für das Stations- und Zugpersonal, die Herausgabe der Bestimmungen über die Verwendung der im Fahrplan vorgesehenen Güterzüge für die verschiedenen Gattungen und Richtungen der Gütertransporte veranlaßt und die Uebereinstimmung der für jeden Bahnhof bestehenden „Fahrordnung" mit dem neuen Fahrplan herbeigeführt. Die Fahrordnung hat bezüglich jedes auf dem Bahnhof abgehenden oder eintreffenden Zuges den Ort des Abganges und der Anfahrt, sowie die etwaigen Rangir-Geleise für denselben zu bestimmen**).

II. Verwaltung der Betriebsmittel.

Das Allgemeine über die Organisation dieses Dienstzweiges ist bereits im Allgem. Theil (S. 175 ff.) vorgetragen.

Die Verwaltung der vorhandenen Betriebsmittel betrifft die Bereitstellung und die Unterhaltung derselben.

a. Die Bereitstellung der Betriebsmittel

erfolgt in verschiedener Weise bei den Lokomotiven und den Wagen. Hinsichtlich der ersteren wird auf die allgemeinen Ausführungen im Allgemeinen

---

*) Erlaß vom 15. November 1875. V. 10 857 II. 20 631. — 19. August 1881. V. {II./IV.} 6468.

**) Die allgemeinen, für die Durchführung des Fahrplans maßgebenden Bestimmungen, welche unabhängig von den jeweiligen Aenderungen desselben von dem Stations- und Zugpersonal zu beachten sind, sind im Jahre 1883 in den, von den preußischen Staatsbahn-Verwaltungen nach Form und Inhalt im Allgemeinen einheitlich vereinbarten „Fahrplan-Vorschriften" enthalten. Dieselben betreffen vorzugsweise die betriebstechnische Seite des Stations- und Zugdienstes und beziehen sich auf die Signalisirung der Züge, die Einhaltung der Fahrzeiten, das Verfahren bei Zugverspätungen und Zugtrennungen, die Kontrole der Durchführung des Fahrplans durch die Fahrberichte, die Bildung der Züge u. s. w

Theil Bezug genommen Die besonderen in Beziehung hierauf bestehenden Vorschriften und Einrichtungen sind wesentlich maschinentechnischer Natur und gehören deshalb in die Betriebslehre. Es kommt hier nur die Bereitstellung der Wagen, die sogenannte „Wagen-Verfügung und -Vertheilung" in Betracht.

Dieselbe wird verschieden gehandhabt, je nachdem sie Personen- und Gepäckwagen oder Güter- und Viehwagen betrifft.

Die Verfügung über die ersteren wickelt sich sehr einfach ab. Die Personen- und Gepäckwagen werden nach Maßgabe des Bedarfs für jede Fahrplan-Periode bestimmten Zügen auf Grund des Zugbildungsplans zugetheilt, mit denen sie zwischen den Endpunkten der Züge regelmäßig hin- und herlaufen, bis sie reparaturbedürftig oder revisionspflichtig werden. Bei stärkerem Bedarf, namentlich an Sonn- und Feiertagen, wird auf die Reserve-Bestände in den Depot-Stationen zurückgegriffen. In der Mehrzahl bewegen sich diese Wagen nur innerhalb des Bereichs der Eigenthums-Verwaltung. Es ist jedoch in den letzten Jahren das System der durchgehenden Kurswagen zu einer kräftigeren Durchführung gelangt, infolgedessen die Wagen, unter Ueberschreitung dieser Grenzen, auf längeren Verbandsstrecken verkehren und einem periodischen Wechsel in der Einstellung durch die an den direkten Läufen betheiligten verschiedenen Eisenbahnverwaltungen unterliegen. Die Einstellungspflicht der letzteren regelt sich im Allgemeinen im Wege des Natural-Ausgleichs auf der Grundlage der Zahl der in den einzelnen Direktionsbezirken gefahrenen Wagen-Kilometer.

In der Hauptsache aber bedient jede Verwaltung den Personen- und Gepäckverkehr ihrer Linien mit den eigenen Wagen und sorgt allein für die erforderliche Bereitstellung derselben.

Ganz anders liegen die Verhältnisse hinsichtlich der Bereitstellung der Güter- und Vieh-Wagen. Diese bildet eine derjenigen Aufgaben der Eisenbahn-Verwaltungen, welche sie erfolgreich und den öffentlichen Verkehrs-Interessen entsprechend nur im Verein mit anderen Verwaltungen zu lösen im Stande sind.

1. Historische Entwickelung der Güter-Wagen-Verbände.

Das vielleicht in den ersten Anfängen des Eisenbahn-Wesens befolgte Prinzip, auch den Güter-Verkehr auf den eigenen Linien nur mit eigenen Wagen zu bedienen, hat sich bei der Entwickelung desselben namentlich in den Massengütern jedenfalls sehr bald als undurchführbar erwiesen, weil die dadurch bedingte Umladung der Wagen auf den Grenzstationen nicht nur

einen erheblichen Zeit- und Arbeitsaufwand, sondern auch außerordentlich kostspielige Vermehrungen der Umlade- und Rangir-Vorrichtungen und des Betriebsmaterials jeder Bahn erfordert haben würde.

Die Eisenbahnen haben deshalb frühzeitig den entgegengesetzten Weg eingeschlagen, indem sie sich zur gegenseitigen Gestattung des Uebergangs der beladenen Güterwagen auf die Linien der Anschlußbahn untereinander verpflichteten. Die Vereinbarungen hierüber waren ursprünglich nur in den engeren Transportverbänden getroffen. Sie setzten fest, unter welchen Bedingungen jede Verbands-Verwaltung berechtigt und verpflichtet sein sollte, die Uebernahme eigener und fremder Wagen zu verlangen oder zu gestatten, und die fremden Wagen auf der eigenen Bahn zu benutzen; insbesondere aber bestimmten sie die Vergütigungen, welche die benutzende Verwaltung an die Eigenthums-Verwaltung für die Benutzung, Abnutzung und Beschädigung der Wagen zu zahlen haben sollte. Später bildeten sich für größere Verkehrsbezirke, welche gleichartige wirthschaftliche Interessen und gleiche Verkehrsströmungen zu bedienen hatten, besondere Wagen-Verbände, in welchen sowohl Transport-Verbände wie Einzel-Verwaltungen Aufnahme fanden. So entstanden z. B. der Mittel-, der Nord-, der Süddeutsche, der Rheinisch-Thüringische und der Rheinische Wagen-Verband u. s. w. Daneben aber waren schon in der Mitte der fünfziger Jahre — auf der General-Versammlung zu Breslau am 23./24. Juli 1855 — von dem Verein der Deutschen Eisenbahn-Verwaltungen „Normal-Bestimmungen für die wechselseitige Wagenbenützung im Bereiche der dem Uebereinkommen über den direkten Güter-Verkehr beigetretenen Eisenbahn-Verwaltungen“ erlassen, welche unter dem Namen der „Breslauer Vereinbarungen“ bekannter geworden sind. Diese hatten zwar nur subsidiäre Geltung und regelten zunächst nur denjenigen Wagenverkehr der Vereins-Verwaltungen, welcher nicht innerhalb der Grenzen engerer Wagen-Verbände sich vollzog, oder über dieselben hinaus sich auf das Gebiet anderer Verwaltungen und anderer Wagen-Verbände erstreckte. Der Inhalt der Bestimmungen sowohl der einzelnen Wagen-Verbände wie der Breslauer Vereinbarungen war indessen im Wesentlichen gleichartig, und bei der raschen Ausbreitung des Verbands-Verkehrs wurden überdies die Fälle, in denen nur die letzteren für die Regelung der gegenseitigen Wagenbenutzung anwendbar waren, immer zahlreicher. So kam es, daß im Laufe der Zeit die Vorschriften der einzelnen Wagen-Verbände allmählich in den Hintergrund und vor denen des Vereins zurücktraten.

Bereits zu Anfang der siebenziger Jahre gelangten die letzteren, welche inzwischen weiter ausgebildet und durchgearbeitet waren, unter dem Namen des „Vereins-Wagen-Regulativs“ fast ausschließlich zur Geltung. Heute bestehen

engere Wagen-Verbände mit der früheren Zweckbestimmung innerhalb des Vereins überhaupt nicht mehr.

Sie sowohl wie das Wagen-Regulativ, oder, um es mit seinem jetzigen Namen zu bezeichnen, das „Vereins-Wagen-Uebereinkommen" verfolgten und verfolgen übrigens lediglich den Zweck, die Beziehungen zu regeln, welche zwischen der Wagen-Eigenthums- und der benutzenden Verwaltung aus der Thatsache des Wagen-Uebergangs sich ergeben. Hierbei ist indessen wiederholt darauf hinzuweisen, daß das Recht und die Pflicht der Forderung und Gestattung des Wagen-Uebergangs nicht lediglich auf freier Vereinbarung der Verwaltungen beruhen. Für die Eisenbahnen Deutschlands ist die Verpflichtung zur Gestattung des Wagen-Uebergangs seit dem Erlaß der Deutschen Reichs-Verfassung publici juris geworden. Art. 44 der letzteren verpflichtet die Deutschen Bahnen, den Uebergang der Wagen gegen die übliche Vergütung gegenseitig zu gestatten. Derselbe kann daher nicht nur von der Anschlußbahn sondern auch von der Aufsichtsbehörde gefordert werden. Sowohl diese Vorschrift wie auch die Bestimmungen des Wagen-Uebereinkommens gehen jedoch immer von der Voraussetzung aus, daß es Sache jeder Verwaltung ist, selbst für den eigenen Wagenbedarf durch hinreichende Ausstattung ihres Wagenparks zu sorgen, daß demzufolge aber die von ihr angeschafften Wagen auch vor allen Dingen dazu bestimmt sind, ihren eigenen Bedürfnissen gerecht zu werden, und, wenn in andere Bezirke übergeleitet, baldmöglichst zur Heimath zurückzukehren, um dort zur ausschließlichen und unumschränkten Verfügung des Eigenthümers zu stehen.

Demgegenüber wurde schon zu Anfang der siebenziger Jahre von dem preußischen Handelsminister der Versuch gemacht, die Lebensfähigkeit der engeren Wagen-Verbände durch Zuweisung anderer Aufgaben zu erhalten. Sie sollten sich zu kleineren Wagen-Dispositions-Verbänden umgestalten, deren Aufgabe es sein würde, innerhalb ihres gesammten Bezirks

a) gemeinschaftlich für die Beschaffung, Ergänzung und Vermehrung des erforderlichen Wagenparks zu sorgen,

b) eine einheitliche Wagen-Vertheilung, eine centralisirte Ausgleichung ihres jeweiligen gesammten Wagen-Bestands und -Bedarfs, unter Beseitigung oder Beschränkung der ausschließlichen Benutzungs- und Verfügungs-Befugniß des einzelnen Wageneigenthümers herbeizuführen*).

Ein Bedürfniß nach dieser Richtung machte sich ganz besonders für die Bahnen mit starkem Versande von Massengütern, insbesondere für die Bahnen der großen Kohlen- und Erz-Reviere geltend, welche mit dem Erzeugnisse ihres Bezirks den Bedarf desselben weit über die eigenen Grenzen

*) Erl. v. 17. Septbr. 1871. II. 18126 und 27. Februar 1875. II. 832. V. 1954.

hinaus zu decken haben und demgemäß zur Haltung eines im Vergleich zur Länge ihrer Strecken und zur Höhe ihrer Einnahmen aus diesem Verkehr unverhältnißmäßig großen Wagenparks genöthigt sind. Jenen Bahnen sollte die Last der alleinigen Wagenbeschaffung für die Versorgung des gesammten Bedarfsgebiets zum Theil abgenommen und auf die Bahnen des letzteren und die dazwischen liegenden Transitbahnen verhältnißmäßig mit übertragen werden. Für den so gewonnenen gemeinschaftlichen Wagenpark war die Schaffung einer einheitlichen Wagen-Disposition in Aussicht genommen.

Etwas Aehnliches bezweckten freilich schon die sogenannten „Wagen-Kontingent-“ oder „Wagen-Beistellungs-Verträge“, welche von den Verwaltungen der großen Kohlen-Lade-Reviere mit den Verwaltungen der Kohlen-Bedarfsgebiete abgeschlossen werden, und die letzteren verpflichten, eine gewisse Anzahl von Wagen zum Zweck der Rückbeladung nach ihrem Gebiete der Verwaltung des Kohlen-Reviers zur Verfügung zu stellen; die „Wagenbeistellungs-Verträge“ derart, daß der letzteren täglich eine gewisse Anzahl solcher Wagen neu zugeführt wird, die „Kontingentverträge“ in der Weise, daß ein besonderer Wagenpark gebildet wird, zu welchem alle betheiligten Verwaltungen einschließlich der Verwaltung des Ladereviers nach dem Verhältniß ihrer Betheiligung an den Transporten eine Anzahl ihrer Wagen beistellen und von den übrigen Wagen ausscheiden. Die ausgeschiedenen Wagen werden besonders als „Kontingentwagen“ bezeichnet; sie haben ausschließlich dem Zwecke des Kohlen-Transports zwischen dem Laderevier und den Bedarfs-Revieren zu dienen, gehen beladen hin, kehren alsbald wieder zurück und sind lediglich der Verfügung der Verwaltung des Ladereviers unterstellt.

Die erwähnte Absicht des preußischen Handelsministers indessen ging weiter. Danach sollten die Verwaltungen der zu schaffenden Dispositions-Verbände nicht blos einen Theil ihres Wagenparks zur Verladung eines bestimmten Artikels hergeben, sondern ihre gesammten Güter-Wagen-Bestände zu einem gemeinschaftlichen Wagenpark vereinigen und einer einheitlichen Verbands-Dispositionsstelle unterstellen, um in dieser Vereinigung sowohl dem Wagenbedarf des ganzen Gemeinschaftsgebiets gerecht zu werden wie auch dem zeitweise in jedem Bezirke auftretenden Wagenmangel sofort mit vereinten Kräften wirksamer als bisher entgegenzutreten. Zu diesem Zwecke sollten die angrenzenden bezw. benachbarten Königlichen Bahnverwaltungen (für deren Gebiet die Bildung solcher Wagen-Verbände zunächst gedacht war) den etwa verfügbaren Bestand an Wagen nach Zahl, Gattung und Dauer der voraussichtlichen Entbehrlichkeit sich jederzeit sofort gegenseitig mittheilen.

Wir finden in den hiernach thatsächlich versuchten Bildungen die ersten, wenn auch noch unvollkommenen Anfänge des heutigen preußischen Staatsbahn-Wagen-Verbandes. Dieselben zeigten sich indessen für die Erreichung des beabsichtigten Zweckes nicht ganz geeignet, theils weil es den einzelnen Staatsbahnen damals noch zu sehr an dem erforderlichen unmittelbaren geographischen Zusammenhange untereinander fehlte, theils weil die Verbände selbst der erforderlichen straffen und einheitlichen Organisation entbehrten. Diese Mängel wurden jedoch nach der ersten großen Verstaatlichung preußischer Privatbahnen im Jahre 1880 beseitigt. Es konnten nunmehr für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung zunächst drei in sich abgeschlossene Gruppen preußischer Staatsbahnen mit der Bestimmung gebildet werden, daß die Wagen der zu einer Gruppe vereinigten Bahnen von den zu derselben gehörigen Verwaltungen wie die eigenen zu benutzen seien. Die Wagen der anderen Gruppen dagegen wurden als fremde behandelt und mußten, wenn keine Gelegenheit zu ihrer Verwendung vorhanden war, in der Regel nach der Heimathsgruppe wieder zurückgesendet werden. Eine etwa erforderliche Aushilfe zwischen den drei Gruppen war auf Grund periodischer Meldungen, welche zuerst halbmonatlich, dann von fünf zu fünf Tagen an die Direktion Magdeburg erstattet wurden, von dieser herbeizuführen*).

Schon im Jahre darauf jedoch**) wurde die zur Zeit bestehende, endgültige Organisation der gemeinschaftlichen Wagen-Benutzung der preußischen Staatsbahnen eingeführt, welche die Schranken zwischen den drei Gruppen aufhob und aus allen unter preußischer Staats-Verwaltung stehenden Bahnen sowie den Reichseisenbahnen ein einziges großes Wagen-Gemeinschafts- und Vertheilungsgebiet bildete. Diesem sind seitdem noch die Oldenburgische Staatsbahn, die Weimar-Geraer, die Saalbahn und neuerdings auch die Militär-Eisenbahn beigetreten.

Die Gruppen-Eintheilung freilich ist auch in dieser Organisation nicht aufgehoben, hat jedoch eine andere Bedeutung wie früher erhalten. Es bestehen jetzt sogar vier Gruppen, von denen die

Gruppe I aus den Direktionsbezirken Bromberg, Breslau, Berlin,

" II aus den Direktionsbezirken Altona, Hannover, Magdeburg, Frankfurt a./M. und Erfurt nebst Saalbahn, Weimar-Geraer Bahn, Oldenburgischer Staatsbahn und Militär-Eisenbahn,

*) Erlaß vom 7. April 1880. II. T. b. 1796, welcher „vorläufige Bestimmungen betreffend Erleichterungen in der gegenseitigen Benutzung der Güterwagen auf den vom Staat verwalteten Bahnen" einführte. Erlaß vom 12. November 1880. II. T. b. 7648.

**) Erlaß vom 21. März 1881. II. T. b. 1465.

Gruppe III aus den Direktionsbezirken Köln (rechts- und linksrheinisch) und Elberfeld,

„ IV aus den Reichseisenbahnen in Elsaß-Lothringen

gebildet wird. Die Bedeutung derselben besteht nur noch darin, daß sie als Sammelbezirke für die „Heimathswagen“ dienen (S. 390.)

Diese seit ihrer Einführung inzwischen mehrfach ergänzten und umgearbeiteten „Vorschriften für die gemeinschaftliche Benutzung der Wagen der Staatsbahnen“ gehen sonach von Grundlagen aus, welche denen des Vereins-Wagen-Uebereinkommens zum großen Theil entgegengesetzt sind. Das letztere hat bei der Regelung des Wagenverkehrs immer den Gesichtspunkt vor Augen, daß die auf fremde Bahnen übergegangenen Wagen der Eigenthums-Verwaltung thunlichst bald zurückgegeben werden, wenn auch unter Wahrung des Interesses der fremden Verwaltungen an der möglichsten Ausnutzung des zurückgehenden Wagens. Der Staatsbahn-Wagen-Verband im Gegentheil negirt für den Verkehr innerhalb des Gemeinschaftsgebiets das Recht der Eigenthumsbahn auf ausschließliche Benutzung ihres Wagens, stellt demselben vielmehr das Recht der Gemeinschaft voran und unterwirft den Wagen der Verfügung der Wagenvertheilungsstelle des Bezirks, in welchem er sich zufällig befindet, oder der Bestimmung des Central-Wagen-Vertheilungs-Bureaus.

Von diesen Gesichtspunkten aus mußte natürlich die Regelung des Wagen-Verkehrs in beiden Gebieten eine ganz verschiedene werden.

Die Bestimmungen des Staatsbahn-Wagen-Verbandes gelten indessen lediglich für den Verkehr der Wagen der in diesem Verbande vertretenen Verwaltungen und nur innerhalb des Bereichs desselben. Der Wagen-Verkehr mit Verwaltungen, welche dem Verbande nicht angehören, unterliegt den Vorschriften des Vereins-Wagen-Uebereinkommens oder, wenn die betreffende Verwaltung nicht dem Verein angehört, den mit derselben abgeschlossenen etwaigen besonderen Vereinbarungen.

Der Verkehr mit den Schweizer-Bahnen regelt sich ebenfalls nach den Bestimmungen des Vereins-Wagen-Uebereinkommens, nachdem dasselbe von den Schweizer Verwaltungen vertraglich als Grundlage für die Regelung des Wagen-Verkehrs mit den Vereins-Verwaltungen angenommen ist, ohne daß sie selbst Mitglieder des letzteren geworden wären. Dasselbe ist für den Verkehr mit Serbien, Bulgarien und der Türkei der Fall. Für den Verkehr mit Italien und mit Frankreich besteht je ein besonderes (internationales) Wagen-Uebereinkommen, welches indessen ebenfalls auf den Bestimmungen des Vereins-Wagen-Uebereinkommens fußt.

Dieses hat subsidiarisch auch für den Wagenverkehr der Staatsbahn-Verbands-Verwaltungen unter einander insoweit Gültigkeit, als

die Dienstvorschriften des letzteren entweder ausdrücklich auf das Vereins-Wagen-Uebereinkommen verweisen, oder keine den Einzelfall regelnde besondere Bestimmungen enthalten.

Alle Mitglieder des Staatsbahn-Wagen-Verbandes nehmen ferner als selbständige Mitglieder des Vereins auch selbständig für ihren Bezirk an den Rechten und Pflichten des Vereins-Wagen-Uebereinkommens Theil und sind in gleicher Weise selbständige Mitglieder auch der sonstigen sie angehenden Wagen-Verbände. Soweit daher zwischen ihrem Bezirk und den Bezirken anderer außerhalb des Staatsbahn-Wagen-Verbandes stehender Verwaltungen ein Wagenverkehr sich vollzieht, stehen sie denselben im Allgemeinen lediglich als Einzelverwaltung gegenüber, nicht als Mitglied des Staatsbahn-Verbandes.

Indessen hat die Interessen-Gemeinschaft der an dem letzteren betheiligten Verwaltungen doch dahin geführt, daß die St.-Wag.-Verb.-Verwaltungen auf gewisse, ihnen nach dem Wagen-Uebereinkommen zustehende Rechte betreffend den Ort der Rückgabe der ihnen gehörigen, über die Grenzen des Staatsbahn-Wagen-Verbandes gegangenen Wagen bei der Rückkehr verzichtet haben*). Andererseits treten sie in wichtigen Fragen der Wagenmiethe-Abrechnung und -Benützung**) den Vereinsverwaltungen gegenüber geeint auf. Die Königliche Eisenbahn-Direktion Magdeburg als geschäftsführende Verwaltung des Staatsbahn-Wagen-Verbandes führt in solchen Fällen eine einheitliche Stellungnahme der Verwaltungen des Verbandes herbei und giebt Namens derselben die erforderlichen Erklärungen ab. Auch die Abrechnung über die sich nach dem Vereins-Wagen-Uebereinkommen aus der gegenseitigen Wagenbenutzung ergebenden gegenseitigen Forderungen an Wagenmiethen u. s. w. findet für alle Staatsbahn-Wagen-Verbands-Verwaltungen den übrigen Vereins-Verwaltungen gegenüber durch ein gemeinsames Organ der preußischen Staatsbahnen, das der Königlichen Eisenbahn-Direktion in Magdeburg unterstellte „Central-Wagen-Abrechnungs-Bureau", statt***).

2. Aufgaben und Organisation der Wagen-Verbände.

Nach dem Vorgesagten besteht die Aufgabe des Vereins-Wagen-Uebereinkommens und der anderen, auf gleicher Grundlage beruhenden internationalen Wagen-Regulative allein darin, die Bedingungen für die Be-

---

*) Anmerkung zu § 3 des Wagen-Uebereinkommens.

**) Handbuch des Staatsbahn-Wagen-Verbandes VI. Nr. 2.

***) Neueste Dienstanweisung, beruhend auf dem Erlaß vom 13. August 1890. V. II. (I) 5687 siehe E. V. Bl. 1890. S. 185.

nutzung der einer Verwaltung gehörigen Wagen auf den Linien einer anderen Verwaltung festzusetzen und die daraus unter den Verwaltungen entstehenden Beziehungen, Rechte und Obliegenheiten, Forderungen und Schuldverpflichtungen zu regeln bezw. auszugleichen.

Die Aufgaben des Staatsbahn-Wagen-Verbandes sind viel umfassender. Derselbe regelt nicht nur die Art und die Bedingungen der Benutzung aller Staatsbahn-Verbands-Wagen innerhalb des Verbandes, sondern hat auch für die Deckung des Wagenbedarfs sowohl im Allgemeinen wie im Einzelnen durch eine richtige Vertheilung des Wagenbestandes und genügende Bemessung desselben zu sorgen.

α) Regelung der Wagenbenutzung im Staatsbahn-Wagen-Verbande.

1. Wagen-Vertheilung und Ausgleichung.

Im Princip soll innerhalb des Staatsbahn-Wagen-Verbandes jede Verwaltung jeden Wagen des Verbandes wie ihren eigenen benutzen dürfen. Indessen folgt daraus weder, daß das Eigenthum der einzelnen Verwaltung aufgehoben wäre und die Wagen sich im Miteigenthum aller Verwaltungen befänden, noch gilt jenes Benutzungsrecht unumschränkt.

In ersterer Beziehung scheidet man die Wagen des Verbandes vielmehr noch in „Heimathswagen" d. i. die jeder einzelnen Verwaltung gehörigen Wagen und in „Staatsbahnwagen" d. i. die Wagen der für Rechnung des preußischen Staats verwalteten Bahnen.

Diese unterscheidenden Bezeichnungen haben schon insofern eine praktische Bedeutung, als zwischen den preußischen Staatsbahnen einerseits und den dem Verbande angehörigen übrigen Bahnen andererseits, sowie zwischen den letzteren unter sich keine völlig unentgeltliche gegenseitige Wagenausnutzung, sondern eine, wenn auch summarische, Vergütung durch Zahlung einer Laufmiethe von 0,02 Mk. für die Wagen-Kilometer stattfindet, welche die Wagen des einen Theils in dem Gebiete des anderen durchlaufen haben. Es ist also zunächst nothwendig, daß die Wagen, welche den preußischen Staatsbahnen und die, welche den anderen Verwaltungen gehören, als solche kenntlich gemacht werden. Daß außerdem nicht blos die Wagen der übrigen Verbandsmitglieder sondern auch die preußischen Staatsbahnwagen bestimmten einzelnen Direktionen als Heimathswagen zugewiesen und mit deren Eigenthumsmerkmal versehen sind, hat andere Gründe. Einerseits müssen die Wagen von Zeit zu Zeit einer gewissen Kontrole ihres Zustandes und ihres Bestandes unterworfen werden. Es ist daher nothwendig, daß für jeden Wagen eine Verwaltung bezeichnet wird, welcher in erster Reihe die Sorge für seinen Verbleib und die Erhaltung seiner Betriebsfähigkeit, insbesondere aber die Vor-

nahme der vom Bahnpolizei-Reglement vorgeschriebenen zwei- (vom 1. Januar 1893 ab drei-) jährigen Revision der Wagen obliegt. Andererseits macht das Verhältniß zu den außerhalb des Staatsbahn-Wagen-Verbandes befindlichen Verwaltungen, namentlich zu denen des Vereines, welchen die preußischen Staatsbahn-Direktionen als Einzel-Verwaltungen gegenüberstehen, die äußerliche Aufrechterhaltung eines Sondereigenthums derselben an den Staatsbahnwagen nothwendig. Jene Verwaltungen müssen wissen, an wen sie diese Wagen zur Benutzung und zur Reparatur zurückzusenden, und von wem sie die erforderlichen Ersatzstücke anzufordern haben, wenn die Wagen zur Reparatur in ihre Werkstätten haben aufgenommen werden müssen.

Der Maßstab, nach dem die Staatsbahnwagen mit Rücksicht hierauf von der Centralstelle, dem Minister der öffentlichen Arbeiten, den einzelnen Direktionen zugetheilt werden, richtet sich im Allgemeinen nach dem Umfang des Versandes der einzelnen Verwaltungen in denjenigen Artikeln, für deren Aufnahme die verschiedenen Wagen-Gattungen nach ihrer besonderen Beschaffenheit bestimmt sind. Die Abmessung des Bedürfnisses für die nothwendige Höhe des Gesammtbestandes der verschiedenen Wagen-Gattungen der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung erfolgt jedoch nicht nach einzelnen Direktionsbezirken, sondern findet seitens des Ministers für den ganzen Staatsbahnbereich nach Anhörung sämmtlicher Verwaltungen, Prüfung ihres Einzelbedarfs und Vergleichung desselben mit dem Gesammt-Bestand und Bedarf der preußischen Staatseisenbahn-Verwaltung an Wagen der betreffenden Gattung statt. Zu diesem Zwecke haben die Verwaltungen der großen Kohlen-Ladebezirke, die Direktionen zu Köln (rechtsrh.) und zu Breslau alljährlich im Februar ihren Bedarf an Kohlenwagen für die kommende Herbstverkehrsperiode, welche die größte Zahl der Wagen erfordert, nach voraufgegangener Berathung mit Vertretern der Kohlen-Industrie zu ermitteln, während gleichzeitig die Eisenbahn-Direktion zu Magdeburg den Gesammtbedarf an allen übrigen Gattungen des preußischen Staatsbahnwagenparks auf Grund der Verkehrsbewegung des vergangenen Jahres und der voraussichtlichen Entwickelung derselben in dem kommenden Jahre abschätzt. Auf der Grundlage der hierüber dem Minister erstatteten Berichte trifft dieser sodann hinsichtlich der Höhe der für die Ergänzung und Vermehrung der einzelnen Wagen-Gattungen aufzuwendenden, bei den Betriebs- oder Anleihe-Fonds zur Verfügung stehenden Mittel Bestimmung.

Die Benutzung und Vertheilung der Wagen des Staatsbahn-Wagen-Verbandes, in Folge deren sich dieselben von der Heimathsbahn aus auf die einzelnen Bahnen des Verbandes zerstreuen und derselben zum Theil auf lange Zeit entzogen bleiben, bringt naturgemäß eine fortwährende Verschiebung des jeweiligen Bestandes der einzelnen Verwaltungen an Heimathswagen mit sich. Es

werden deshalb mehrmals im Jahre Zählungen der Wagen im ganzen Bereiche des Staatsbahn-Wagen-Verbandes vorgenommen, um festzustellen, nicht nur wie viel Verbands-Wagen überhaupt im Bereiche jedes Bezirks, sondern auch wieviel Heimathswagen der einen Verwaltung sich im Bezirke der anderen befinden. Diese Zählungen haben allerdings bis jetzt regelmäßig zu dem Ergebniß geführt, daß der Hauptheil des Wagenparks jeder Verwaltung auch unter der Herrschaft der Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung des Staatsbahn-Wagen-Verbandes auf den Linien der Heimathsbahn verkehrt. Allzu starken Verschiebungen wird durch die Vorschrift vorzubeugen gesucht, daß für Sendungen nach der Heimathsgruppe in erster Linie Wagen der letzteren zu verwenden sind, und daß zu gewissen Zeiten ein Austausch der Wagen stattfinden soll.

Was das unumschränkte Benutzungsrecht der einzelnen Verbands-Verwaltungen anbelangt, so ist dasselbe sowohl durch die Schaffung der sogenannten „Spezialwagen", wie auch durch die „Allgemeine Anordnung" eingeschränkt, wonach Kohlenwagen regelmäßig in die großen Kohlen-Reviere zu schicken sind.

Spezialwagen sind die für bestimmte Güter besonders gebauten oder mit besonderer Einrichtung versehenen Wagen; sie sind als solche für den Bedarf eines bestimmten Ladebezirks angeschafft und müssen deshalb regelmäßig zur Heimathsbahn — womöglich beladen, sonst leer — zurückkehren. Zahl und Gattung derselben ist trotz des Strebens nach Beschränkung dieser Wagen zur Zeit noch bedeutend. Es giebt Spezialwagen für besonders schwere und umfangreiche Gegenstände, Schienen- und Langholzwagen, sodann Kokes-, Kalk- und Salz-Wagen, Vieh-Spezialwagen für Luxuspferde, Wagen mit besonderen Entlade-Vorrichtungen (Trichter und Bodenklappen, Kippvorrichtungen u. s. w.) Namentlich durch die große Anzahl der vorzugsweise in den westlichen Revieren vorhandenen, für die Kohlen- und Kokesverladung eingerichteten Kipp- und Kokeswagen wird der unumschränkten Benutzung der Verbandswagen durch die einzelnen Verwaltungen ein großer Theil derselben entzogen.

Zufolge der erwähnten „Allgemeinen Anordnung" ferner sind außer den für die Kohlen- und Kokesverladung besonders eingerichteten Spezialwagen alle sonstigen offen gebauten Wagen, soweit sie nicht bestimmt bezeichneten Zwecken dienen und dann selbst Spezialwagen sind, regelmäßig von denjenigen Stationen, auf welchen sie sich befinden, falls sie nicht von diesen selbst gebraucht werden oder durch das denselben vorgesetzte Wagenbureau eine andere Verwendung erhalten haben, unverzüglich in die großen Kohlen-Ladereviere an der Ruhr und in Oberschlesien abzusenden. Es sind zu diesem Zwecke drei große Wagenzuführungs-Gebiete geschaffen worden. Das

westliche, welches alle Stationen der Gruppe III und der Direktionsbezirke Hannover, Oldenburg und einen Theil der Stationen der Direktionsbezirke Altona, Frankfurt, Magdeburg, Erfurt umfaßt, sendet die offenen Wagen nach dem Ruhr-Kohlenbezirk. Das östliche, zu welchem in der Hauptsache die Stationen der Direktionsbezirke Berlin, Bromberg und Breslau gehören, weist dieselben dem oberschlesischen Kohlenbezirk zu. Das zwischenliegende Gebiet, welches die östlichen Theile der Direktionsbezirke Altona, Magdeburg, Frankfurt a/M. und Erfurt in sich schließt, hat gewissermaßen die Aufgabe, als Reserve zu dienen und, sobald stärkerer Bedarf in einem der beiden anderen Zuführungsgebiete eintritt, den dasselbe nicht allein befriedigen kann, mit den eigenen Beständen auszuhelfen*). Innerhalb der beiden ersteren Zuführungsgebiete sind außerdem bestimmte Bezirke oder Linien ausgewählt, deren Stationen verpflichtet sind, die entladenen offenen Wagen, für welche sie selbst keinen Bedarf haben, sofort nach dem betreffenden Kohlenlade-Bezirk abzusenden, wogegen die Stationen der übrigen Linien des Zuführungsgebietes dies erst zu thun haben, wenn auch das ihnen vorgesetzte Wagen-Bureau nicht anderweit über die Wagen verfügt hat.

Im Rahmen dieser Einrichtungen findet nun die eigentliche Wagenvertheilung (Disposition) statt, deren Aufgabe es ist, den Bedarf der einzelnen Gebiete und Stationen mit dem überschießenden Bestande anderer Gebiete und Stationen zu decken.

Die in dieser Richtung zu entfaltende Thätigkeit hat verschiedene Gesichtspunkte wahrzunehmen. Einerseits muß dafür gesorgt werden, daß in den Zeiten des stärksten Verkehrs der betreffenden Wagengattungen die größtmöglichste Anzahl derselben überhaupt verfügbar ist. Andererseits muß das Bestreben darauf gerichtet sein, daß der laufende Ausgleich zwischen Bedarf und Bestand sich so glatt und rasch wie möglich vollzieht. Es muß endlich vermieden werden, daß nicht in einem Theile des Staatsbahn-Wagen-Verbandes der Wagenmangel sich vorzugsweise fühlbar macht, während das übrige Gebiet von demselben mehr oder weniger unberührt bleibt.

Das erste Ziel wird, abgesehen von anderen Maßregeln, vornehmlich dadurch zu erreichen gesucht, daß die Termine für die Revision der Wagen und die größeren Reparaturen derselben möglichst auf diejenigen Zeiten verlegt bezw. verschoben werden, in denen die betreffende Wagengattung weniger stark benutzt wird. Die Arbeiten für den Umbau und die Reparatur der Geleise ferner werden im Sommer vorgenommen, damit dieselben im Herbst

*) Damit letzteres so erschöpfend wie möglich und unter Zusammenfassung aller Hülfsmittel des mittleren Gebietes geschehen kann, wird vom 1. September 1892 ab die Spezial-Disposition über die offenen Wagen in diesem Gebiete in der Hand der Direktion Magdeburg vereinigt, gleichzeitig aber die Spezial-Wagen-Eigenschaft aller Kippwagen in gewissem Umfange unberücksichtigt gelassen werden. Erlaß vom 11. Juli 1892. V. II. (I.) 5223.

im vollsten Umfange für den Verkehr ausgenutzt werden können, und die Wagen nicht zu Dienstgut-Transporten für derartige Zwecke in Anspruch genommen zu werden brauchen.

Für die eigentliche Wagen-Vertheilung sind zunächst bei jeder Direktion die Wagen-Bureaus thätig. An dieselben melden täglich zu einer bestimmten Stunde die Stationen des Verwaltungsbezirks telegraphisch ihren Bedarf nach Maßgabe der vorliegenden Bestellungen der Versender und des Bedarfs der Güter-Abfertigungsstellen für die Stückgüter-Verladung, sodann aber nach Maßgabe der vorhandenen leeren und der voraussichtlich bis zum nächsten Tage leer werdenden Wagen auch ihren Bestand an Wagen der verschiedenen Gattungen. Die Uebergangsstationen halten die leer zurückkehrenden Wagen an, soweit dieselben nicht für die Kohlen-Reviere bestimmt sind, und melden sie in gleicher Weise. Zur Erleichterung der Angabe über die Art und Beschaffenheit der zu meldenden Wagen führen die verschiedenen Wagengattungen bestimmte abgekürzte Buchstabenbezeichnungen, aus denen zugleich im Allgemeinen ihre Bauart, ihre Tragfähigkeit und ihr Laderaum zu entnehmen ist.

Diese Unterscheidungsmerkmale sind an den Wagen selbst angeschrieben, können also ohne Weiteres abgelesen werden. Außerdem aber stellt die geschäftsführende Verwaltung des Vereins für jede Vereinsverwaltung gedruckte Verzeichnisse des gesammten Wagenparks derselben auf, welche die einzelnen Gattungen, die Längen- und Höhenmaße, den Laderaum, die Tragfähigkeit, das Tara-Gewicht, die Serien- und Nummerbezeichnung der Wagen, kurz alles das enthalten, was zur Kennzeichnung der Art und Beschaffenheit des Wagens dient. Jede Vereinsstation wird mit je einem Abdruck der Wagenverzeichnisse sämmtlicher Vereins-Verwaltungen ausgerüstet.*)

Bei der Wagen-Vertheilung kommt es nun aber nicht nur darauf an, den für die Sendung nach Maßgabe ihrer Beschaffenheit und ihres äußeren Umfanges am meisten passenden Wagen auszusuchen, es ist zugleich auch nöthig, festzustellen, ob der betreffende Wagen mit Rücksicht auf seine Bauart über diejenigen Linien befördert werden kann, welche die Sendung einzuschlagen hat. Verschiedene Bahnen verlangen wegen der starken Krümmungen, die sich auf denselben befinden, einen besonders kurzen Radstand der Wagen; andere sind so leicht im Oberbau, daß Wagen mit größerer Tragfähigkeit wegen des zu starken Raddruckes nicht über dieselben gehen dürfen u. s. w. Diese Umstände müssen also ebenfalls schon bei der Wagenbestellung seitens der Stationen berücksichtigt werden. Die letzteren sind deshalb mit einem vom Verein herausgegebenen Verzeichnisse der auf den einzelnen Strecken des Vereins zulässigen Maximalradstände der Wagen ausgerüstet. Durch weitere Nach-

*) Siehe auch Bahn-Polizei-Regl. § 18 u. Bestimmungen betr. die technische Einheit im Eisenbahnwesen vom 17. Febr. 1887. Art. II § 24. E. V. Bl. 1887. S. 233.

weisungen werden ihnen diejenigen Strecken der eigenen und fremden Bahnen bezeichnet, welche wegen des leichteren Oberbaues nur mit leichteren Fahrzeugen oder wegen des beschränkten lichten Raumes nur mit Wagen von geringeren Querschnittmaßen befahren werden können.

Die Wagenbureaus haben bei der täglich von ihnen vorzunehmenden Wagen-Ausgleichung und Vertheilung, die sofort nach Eingang der telegraphischen Bestands- und Bedarfsmeldungen vorzunehmen ist und ebenfalls telegraphisch erfolgt, allen diesen verschiedenen Rücksichten nach Möglichkeit Rechnung zu tragen. Die Vertheilung erfolgt in der Weise, daß die Stationen, welche überflüssigen Bestand haben, angewiesen werden, denselben dorthin zu senden, wo ein nicht gedeckter Bedarf ist. Die Anweisungen der Wagenbureaus sind von den Stationen sofort mit den nächsten Zügen auszuführen, sodaß die Wagen möglichst bereits am anderen Tage dort eintreffen, wo sie gebraucht werden. Dieser Meldung und Vertheilung unterliegen auch die dem Staatsbahn-Wagen-Verbande nicht angehörigen Wagen fremder, insbesondere der Vereins-Verwaltungen, jedoch mit der Maßgabe, daß sie nur insoweit verwendet werden dürfen, als dies das Vereins-Wagen-Uebereinkommen oder die etwa sonst in Betracht kommenden Wagenregulative gestatten.

Dagegen sind der besonderen täglichen Wagen-Vertheilung die offnen, zur Kohlenverladung dienenden Güterwagen, welche auf Grund der vorher bereits erwähnten „Allgemeinen Anordnung" in die Kohlenreviere zu senden sind, zum Theil nicht unterworfen. Die Art der Bedarfsdeckung hinsichtlich dieser Wagen ist eine doppelte und verschiedenartige, je nachdem sie für Stationen außerhalb oder innerhalb der Kohlenreviere erfolgt.

Außerhalb derselben findet sie meist in der Weise statt, daß die Stationen selbständig, ohne Bedarfs- und Bestands-Meldung, ihren Bedarf an offenen Wagen befriedigen, indem sie dieselben entweder aus den auf der Station selbst vorhandenen leeren Wagen oder aus den nach den Kohlenrevieren gehenden Zügen entnehmen. Im Uebrigen haben sie die Weisung, jeden derartigen Wagen, welchen sie nicht selbst brauchen, oder (soweit eine tägliche Bestands- und Bedarfsmeldung in einem Verwaltungsbezirke oder in einem Theile desselben eingerichtet ist) über welchen das vorgesetzte Wagenbureau nicht verfügt hat, alsbald den in das Kohlenrevier, zu dessen Zuführungsgebiet sie gehören, gehenden Zügen beizustellen. Um jedoch für das letztere das Eintreffen einer genügenden Anzahl leerer Wagen unbedingt zu sichern, ist den Unterwegsstationen die Entnahme von Kohlenwagen zu eigenem Gebrauch aus einer Anzahl bestimmt bezeichneter Leerzüge regelmäßig untersagt.

Die Wagen-Vertheilung innerhalb der Kohlenreviere ist dagegen eine spezielle und ganz so geregelt, wie die Vertheilung der nicht zu Zwecken der

Kohlenverladung bestimmten übrigen Wagen in den einzelnen Direktionsbezirken. Es sind zu diesem Zwecke besondere Wagen-Vertheilungsstellen innerhalb der Kohlenreviere eingesetzt worden, und zwar für das Ruhrrevier das königl. Wagenamt in Essen, für das Oberschlesische Kohlenrevier das königl. Wagenamt in Kattowitz und für das Saar-Revier ein Wagen-Bureau in Saarbrücken. Die täglichen telegraphischen Meldungen des Kohlenwagen-Bestands und Bedarfs finden an diese Dienststellen von allen zu dem Kohlenreviere gehörigen Stationen und Ladestellen statt. Eine Abweichung von dem Meldeverfahren außerhalb des Kohlenreviers ist jedoch insofern vorhanden, als einerseits die auf der Grenze der Reviere befindlichen Stationen alle zulaufenden Kohlen-Wagen anhalten und den Wagenämtern melden, und als andererseits zur Beschleunigung der Bedarfsdeckung im Revier gewisse Uebergangs- und Knoten-Stationen außerhalb desselben den Auftrag haben, die Zahl der in bestimmten, nach den Revieren gehenden Zügen befindlichen leeren Kohlenwagen den Wagenämtern telegraphisch vorzumelden. Diese verfügen darauf, noch während die Wagen sich im Laufe nach dem Revier befinden, telegraphisch über deren Verwendung, indem sie die an der Grenze desselben liegenden Uebergangsstationen mit Anweisung versehen, an welche Bedarfsstellen die Wagen nach ihrem Eintreffen gesendet werden sollen.

Die Thätigkeit der einzelnen Wagen-Bureaus und Wagen-Aemter wird durch diejenige des Central-Wagen-Bureaus in Magdeburg ergänzt. An dasselbe haben die ersteren täglich, sobald sie ihre Wagen-Vertheilung für den folgenden Tag vorgenommen haben, telegraphisch den in den einzelnen Wagengattungen verbliebenen Bestand oder den nicht gedeckten Bedarf zu melden. Der Ueberschuß des Bestandes wird auf fest bestimmten Stationen des eigenen Bezirks dem Central-Wagen-Bureau zur Verfügung gestellt, die Deckung für den Ueberschuß des Bedarfs für dieselben Stationen erbeten. Die Wagen-Aemter der Kohlen-Reviere melden — ebenfalls täglich — sowohl dem Wagen-Bureau des eigenen Direktions-Bezirks, wie dem Central-Wagen-Bureau den Umfang der für den verflossenen Tag erfolgten Deckung des Bedarfs (Zahl der für denselben angeforderten wie auch der auf die Anforderung gestellten Wagen) und zugleich den für den folgenden Tag angemeldeten Bedarf, sowie die für denselben bereits vorhandenen Bestände. Auf Grund dieser Meldungen verfügt das Central-Wagen-Bureau sofort telegraphisch den Ausgleich zwischen den einzelnen Direktions-Bezirken an die Wagen-Bureaus, welche dieser Verfügung ohne Verzug Folge zu geben haben.

Der Ausgleich darf selbstverständlich weder seitens der Wagen-Bureaus noch seitens des Central-Wagen-Bureaus in rein mechanischer Weise vorgenommen werden. Dieselben haben vielmehr in jedem Falle zu erwägen,

ob mit Rücksicht auf die Entfernung, welche zwischen den in Betracht kommenden Ausgleichs=Stationen und =Bezirken liegt, die Wahrscheinlichkeit vorliegt, daß die Wagen rechtzeitig ankommen, oder ob etwa anzunehmen ist, daß bis zum Eintreffen derselben der Bedarf schon anderweit gedeckt sein werde. Die Möglichkeit, vielleicht unnütze Leerläufe der Wagen zu veranlassen, muß also bei der Durchführung der Wagenvertheilung — namentlich seitens des zwischen den Direktions=Bezirken ausgleichenden Central=Wagen=Bureaus — immer in Betracht gezogen werden.

Besonders schwierig, aber zugleich von erhöhter Bedeutung wird die Thätigkeit der Wagenbureaus, wenn zu Zeiten des lebhafter werdenden Verkehrs ein stärkerer Bedarf an Wagen bestimmter Gattungen im ganzen Verbandsgebiete gleichmäßig sich fühlbar macht, und in Folge des allgemein knapper gewordenen Wagenbestandes das erforderliche Ausgleichsmaterial zu fehlen beginnt. In solchen Zeiten wird, abgesehen von den bereits oben erörterten Einrichtnngen allgemeiner Natur, welche darauf abzielen, einen möglichst großen Bestand an Wagen der betreffenden Gattung im betriebsfähigen Zustande vorräthig zu haben, zunächst regelmäßig zu Maßregeln gegriffen, welche außerhalb der unmittelbaren Thätigkeit der Wagenbureaus liegen und seitens der Verwaltungsbehörden selbst angeordnet werden. Es sind Maßregeln, welche den Betrieb und die Verkehrs-Einrichtungen betreffen; ihre Absicht geht dahin, durch Beschleunigung des Umlaufs der Wagen dieselben in kürzerer Zeit als sonst zur Wiederbenutzung verfügbar zu machen und auch auf diese Weise die Zahl der verwendbaren Wagen zu vermehren. Hierher gehört vornehmlich die Einlegung neuer Züge, die Einrichtung des Nachtdienstes auf Strecken, welche sonst nur Tagesdienst haben, die Verkürzung der allgemeinen Be= und Entladefristen, die mehrfache tägliche Bedienung der Freiladegeleise (öftere Auswechselung der entladenen Wagen durch neu angekommene beladene), die Beschleunigung der Wiederherstellung beschädigter und laufunfähig gewordener Wagen durch Verlängerung der Dienststunden in den Werkstätten und Vermehrung des Personals derselben, die Bildung fliegender Werkstatts-Arbeiter=Kolonnen zur Ausbesserung der beschädigten Wagen, welche auf den Geleisen der nicht mit Werkstätten ausgerüsteten Stationen stehen, die Nichtberücksichtigung der nur geringfügigen, die Lauffähigkeit der Wagen nicht beeinträchtigenden Schäden, die Erweiterung der Dienststunden der Güter = Abfertigungsstellen und die strenge Erhebung der in den Tarifen für die Ueberschreitung der Ladefristen festgesetzten Wagenstrafmiethen u. s. w.

An die Wagen=Bureaus selbst aber tritt in solchen Zeiten die Aufgabe heran, durch möglichst gleichmäßige Vertheilung der vorhandenen Bestände des Staatsbahn=Wagenparks zu verhüten, daß deren etwaige Unzulänglichkeit sich

an einer einzigen Stelle konzentrirt und dadurch Anlaß zu berechtigten Beschwerden der Betroffenen giebt. Die Frage, wie dies zu vermeiden, wird fast in jedem Herbste in den großen Kohlenrevieren brennend, wenn neben dem vermehrten Bedarf an Wagen für den Winterkohlen-Bezug gleichzeitig der Rübenverkehr eine große Menge der offenen Wagen in Anspruch nimmt. Denn die preußische Staatsbahnverwaltung verwirft das von den Frachtinteressenten vielfach an sie gestellte Verlangen, ihren Wagenpark derart auszurüsten, daß er selbst den stärksten Verkehrsanforderungen in jedem beliebigen Augenblicke voll zu genügen in der Lage ist. Die Anerkennung der Berechtigung dieses Anspruchs würde sie, mit Rücksicht auf die alsdann nöthig werdende Vermehrung ihrer Betriebsmittel und Betriebsanlagen, zur unwirthschaftlichen Festlegung großer Kapitalien zwingen; unwirthschaftlich deshalb, weil das vermehrte Betriebsmaterial nur während eines kurzen Bruchtheils des Jahres volle Beschäftigung finden, während des ganzen übrigen Theils aber unbenutzt bleiben und Verzinsungs- und Unterhaltungskosten erfordern würde, ohne Einnahmen zu bringen. Eine solche Forderung erscheint umsoweniger gerechtfertigt, als eine vorübergehende Unzulänglichkeit des Wagenparks, eine nur an einzelnen aufeinanderfolgenden Tagen sich einstellende Unmöglichkeit der Deckung des ganzen angemeldeten Wagenbedarfs auch für die Versender im Allgemeinen keinen andern nachtheiligen Einfluß hat, als daß eine Anzahl Bestellungen einige Tage später ausgeführt werden. Dagegen erkennt die preußische Staats-Eisenbahn-Verwaltung voll die Verpflichtung an, den Stand ihres Wagenparks auf einer solchen Höhe zu halten, daß nicht unter normalen Verkehrsverhältnissen lediglich wegen des zu geringen Umfangs desselben eine allgemeine, länger andauernde Beschränkung des Verkehrs eintritt. Sie ist zugleich nach Kräften bestrebt, den etwa sich geltend machenden Mangel möglichst so zu vertheilen, daß er von allen Versendern und Empfängern gleichmäßig und deshalb leichter getragen wird.

Zu letzterem Zwecke sind die gruppenführenden Direktionen zu Köln (rechtsrheinisch) und zu Breslau ermächtigt worden, sobald in den von ihnen verwalteten Kohlen-Revieren an der Ruhr und in Oberschlesien, wo der Wagen-Bestand gewöhnlich zuerst knapp zu werden beginnt, ein empfindlicher Wagenmangel einzutreten droht, und die Direktion zu Magdeburg nicht in der Lage ist auszuhelfen, für die übrigen Theile ihrer Zuführungsgebiete anzuordnen, daß der Bedarf an offenen Wagen an einzelnen bestimmten Tagen nur zu einem gewissen, der Höhe des befürchteten Mangels in den Kohlenrevieren entsprechendem Prozentsatze gedeckt werden darf. Schlägt diese Maßregel nicht durch, so hat die Direktion zu Magdeburg die Pflicht, wenn die Wagenknappheit in anderen Bezirken weniger groß ist, diese trotz eigenen Mangels zur Abgabe von Wagen an die, größere Noth leidenden Bezirke zu

veranlassen.*) Dieselbe Pflicht liegt ihr bei allen anderen Fällen von Wagen-Mangel in gleicher Weise ob.

Die Staatseisenbahn-Verwaltung liefert selbst dem Publikum das Mittel, um sich fortlaufend zu überzeugen, ob und in welchem Maße es ihr gelingt, die gleichmäßige Vertheilung der Wagen wenigstens in den beiden großen Kohlenrevieren durchzuführen. Zur Vergleichung der in den letzteren von jeder einzelnen Grube täglich verlangten und ihr darauf gestellten Anzahl Wagen werden von den Wagenämtern in Essen und Kattowitz für jede Woche bezw. alle vierzehn Tage gedruckte Uebersichten herausgegeben, welche die hierauf bezüglichen Zahlen enthalten. Außerdem wird Tag für Tag im Deutschen Reichs-Anzeiger die Gesammtzahl aller für das Ruhr- und für das Oberschlesische Kohlen-Revier am verflossenen Tage verlangten und gestellten Kohlen-Wagen veröffentlicht.

Nicht minder ist es jedoch Aufgabe der Wagen-Bureaus und Aemter, auch in dem entgegengesetzten Falle zu großer Anhäufung von Wagenbeständen an einzelnen Punkten des Staatsbahn-Wagen-Gebiets den erforderlichen Ausgleich herbeizuführen. Diese Erscheinung kann bei Wagen-Ueberfluß mit Rücksicht darauf, daß die Zuführungsgebiete der Kohlenreviere ihr verfügbares leeres Material den letzteren fortlaufend zuzusenden haben, in den Kohlenrevieren leicht eintreten. Sie muß aber durch geeignete Maßregeln ebenso zu verhindern gesucht werden, wie der Wagenmangel, da sie zu denselben unangenehmen Folgen wie dieser, d. h. zu einer völligen Stockung des Verkehrs in den Kohlenrevieren und zur Verhinderung der Kohlen-Abfuhr aus denselben führen kann.**) Zur Vermeidung solcher Möglichkeiten ist es nöthig, daß jede Direktion allzeit über die Fähigkeit ihres Bezirks zur Aufnahme von Wagen unterrichtet ist. Sie und ihr Wagen-Bureau müssen genau wissen, nicht nur, wie viele der für den laufenden Verkehr nöthigen Wagen nach Maßgabe der vorhandenen Anlagen auf jeder Station jeweilig daselbst bearbeitet, abgefertigt, ver- und entladen und in die Züge eingestellt werden können, sondern auch, welche Anzahl von Wagen außerhalb der dem laufenden Betriebe dienenden Bahnanlagen auf Nebengeleisen für kürzere oder längere Zeit Aufnahme zu finden vermögen, ohne den Betrieb zu beeinträchtigen.

Es werden daher hierüber genaue Nachweisungen geführt und mit der Wirklichkeit dauernd in Uebereinstimmung erhalten. Dieselben dienen zur Vergleichung der thatsächlich auf den Stationen befindlichen und aufgestellten mit der in der Nachweisung angegebenen zulässigen Zahl aufzustellender Wagen. Gelangt daher auf Grund einer solchen Vergleichung von einem der

*) Handbuch d. St. B. W. V. Heft VI. S. 23.
**) Handbuch des St. B. W. V. Heft VI. Nr. 36.

Wagen-Aemter in den Kohlenrevieren die Meldung an das Wagen-Bureau der Direktion, daß das Revier bei weiterem Zufluß die Wagen nicht mehr aufzunehmen vermöge, so haben die letzteren sofort die Stationen der Zuführungslinien anzuweisen, die im Lauf befindlichen Wagen anzuhalten und bei Seite zu stellen. Die Aufsammlung derselben findet zunächst auf den in der Nähe des Reviers befindlichen Linien statt, setzt sich aber nach dem Maße der Anfüllung der Aufstellungsgeleise derselben allmählich auf den entfernter gelegenen Linien fort. Diese Aufstellung auf Grund der vorbezeichneten Nachweisung planmäßig und rechtzeitig für die einzelnen Linien anzuordnen, ihre Ausführung durch die Meldungen der Stationen über die Zahl der aufgestellten Wagen zu verfolgen, und, wenn der eigene Bezirk an der Grenze der Aufstellungsfähigkeit angelangt ist, die benachbarten Bezirke im richtigen Augenblicke um die Einstellung der Zufuhr zu ersuchen ist die Pflicht der Wagenbureaus. Auch sie ist ihnen selbständig übertragen, weil alle jene Maßregeln mit äußerster Schnelligkeit durchgeführt werden müssen, und durch vorherige Einholung der Entscheidung der Direktionen unter Umständen kostbare Zeit verloren gehen kann.

2. Wagen-Reparatur und Revision.

Eine weitere Folge der Vergemeinschaftlichung des Güterwagenparks im Staatsbahn-Wagen-Verbande besteht darin, daß die Wiederherstellung der beschädigten und betriebsunfähig gewordenen Wagen zur Vermeidung unnöthiger Leerläufe in der nächstgelegenen Werkstätte ausgeführt wird, und eine Uebersendung derselben an die Heimathsbahn nur dann stattfindet, wenn es sich um Vornahme von Konstruktionsänderungen handelt. Eine gegenseitige Aufrechnung der Reparaturkosten erfolgt ebensowenig wie eine Berechnung von Wagenbenutzungsvergütungen. Ausgenommen hiervon sind allerdings wieder die beschädigten Wagen der Oldenburgischen Staatsbahnen, der Weimar-Geraer- und der Saalbahn, welche — wenn noch lauffähig — der Eigenthumsbahn zur Wiederherstellung zugesandt, wenn nicht, auf deren Kosten in den preußischen bezw. Reichsbahn-Werkstätten wiederhergestellt werden.*) Dasselbe Verfahren greift natürlich im umgekehrten Falle Platz.

Die durch das Bahnpolizei-Reglement vorgeschriebene Revision der Wagen dagegen findet aus den früher angeführten Gründen (S. 390) lediglich bei der Heimathsbahn statt.

3. Wagen-Kontrole.

Für die Durchführung der Zwecke des Verbandes ist es von höchster Wichtigkeit, daß die Bestimmungen über Art, Ort und Zeit der Benutzung der Wagen gewissenhaft beobachtet werden, daß auch ihre Ver- und Ent-

*) Handbuch Heft VI. Nr. 57.

ladung, ihre Absendung auf Grund sei es besonderer Verfügung sei es allgemeiner Anordnung mit der größten Pünktlichkeit und unter Vermeidung jedes unnöthigen Aufenthalts geschieht.

Zur Erreichung dieses Ziels ist eine scharfe Kontrole der ausführenden Organe nöthig, zumal die bestehenden Vorschriften den einzelnen Dienststellen einen ziemlich weiten Spielraum in der selbständigen Benutzung derjenigen Wagen lassen, welche nicht der besonderen Vertheilung unterliegen. Bei der Wichtigkeit der Sache sind infolgedessen neben den regelmäßigen Kontrol-Organen der Betriebsämter besondere Betriebs-Kontroleure für den Wagen-Verkehr angestellt, welche mit Rücksicht darauf, daß die Regelung der Wagenvertheilung und Benutzung organisationsmäßig den Direktionen übertragen ist, unmittelbar den letzteren unterstellt sind und in deren Auftrage die Ausführung der bezüglichen Vorschriften durch häufige Bereisung der Strecken zu überwachen haben. (Allgem. Theil Seite 284.) Auch die Wagen-Bureaus haben die Aufgabe, jede bei der Erledigung ihrer Dienstgeschäfte von ihnen entdeckte Unregelmäßigkeit in der Benutzung der Wagen zu verfolgen. Besondere Einrichtungen aber sind zur Kontrole des Aufenthalts der Wagen auf den Stationen getroffen worden.

Es ist dabei zu unterscheiden, ob es sich um Wagen handelt, welche auf einer Station zum Zwecke der Ent-, Um- oder Beladung, der Umkartirung, der Reparatur, der Zoll-Revision oder in Folge Zugüberlastung ausgesetzt werden, oder um solche, welche die Station ohne anderweitige Behandlung, als der Uebergang von einem auf den anderen Zug nöthig macht, durchlaufen. (Vorschriften für die gemeinschaftliche Wagenbenutzung § 10.)

Die ersteren werden alsbald nach ihrer Ankunft von der Station nach Eigenthums-Verwaltung und Nummer in sogenannte „Aufenthaltslisten" eingetragen unter gleichzeitiger Angabe, zu welcher Stunde und mit welchem Zuge, ob in leerem oder beladenem Zustande die Ankunft erfolgt ist; dieselben Aufzeichnungen werden hinsichtlich des Abgangs der Wagen gemacht. Sie müssen mit den an den Wagen selbst mit Kreide angebrachten entsprechenden Anschriften übereinstimmen. Bei Verlängerungen des Aufenthalts ist deren Ursache in der Liste zu vermerken, und wenn dieselbe in der Ueberschreitung der Ladefristen seitens der Partei liegt, gleichzeitig anzugeben, ob Standgeld von der letzteren erhoben ist. Die Listen, werden von zehn zu zehn Tagen abgeschlossen und dem vorgesetzten Betriebsamte oder dem Wagenbureau der Direktion zur Durchsicht eingesandt. Diese ziehen bei einem durch die Verhältnisse nicht genügend begründeten, längeren Aufenthalte der Wagen die Station zur Verantwortung. Die Listen müssen übrigens fortgesetzt auf dem Laufenden erhalten werden, um auch den Kontrolbeamten bei Revisionen auf der Station selbst die Unterlagen für ihre Thätigkeit zu gewähren.

Ueber fremde Wagen wird noch eine besondere die nemlichen Momente berücksichtigende Aufenthaltskontrole durch „Stationsnachweisungen“ geführt, welche alle Stationen durch das vorgesetzte Wagen-Bureau an das Central-Wagen-Bureau zehntägig einzureichen haben. Unmittelbar und unverzüglich dagegen melden sie dem letzteren diejenigen fremden Wagen, welche auf der Station in Reparatur genommen sind oder aus der Reparatur zurückkommen oder daselbst wegen zollamtlicher Abfertigung einen längeren als dreitägigen Aufenthalt, oder wegen Verkehrsstörung und Uebernahme-Verweigerung seitens der Nachbarbahn eine Verzögerung erlitten haben. (§ 3 B^2 Dienst-anweisung für das Centr.-Abrechn.-Bureau.) Dieser Angaben bedarf das Bureau, um festzustellen, ob für die eingetretene Verzögerung des Wagens Zeitmiethe und Verzögerungsgebühr zu zahlen ist, oder ob die Ursache der Verzögerung derartig ist, daß sie die Befreiung der benutzenden Verwaltung von Zahlung dieser Beträge begründet. (§ 14 V. W. Uebereink.)

Ueber diejenigen Wagen, welche die Stationen ohne jede weitere Behandlung durchlaufen, wird im Allgemeinen keine Aufenthaltskontrole geführt. Dagegen haben mehrere Staatsbahn-Direktionen die größeren Uebergangs- und Abzweigungs-Stationen ihres Bezirks angewiesen, besondere Wagen-Uebergangs-Nachweisungen zu führen, welche ihnen ein Bild des Wagen-Umschlags dieser Stationen liefern sollen. Sie sollen insbesondere darthun, mit welchem Zeitaufwand die aus den verschiedenen Richtungen auf diesen Stationen ankommenden und zum Weiterlauf bestimmten Wagen von denselben thatsächlich weiterbefördert werden, und gewähren sonach eine Unterlage für die Beurtheilung, ob die Unterbrechung des Laufs, welche die Wagen durch den Uebergang auf andere Züge und andere Linien daselbst zu erleiden pflegen, den Verhältnissen angemessen ist oder nicht, und ob etwa eine Verbesserung der Stationseinrichtungen und Zuganschlüsse zur Beschleunigung des Wagen-Uebergangs nothwendig erscheint.

Damit übrigens alle auf den Wagen-Umlauf, die Wagen-Vertheilung und -Benutzung Bezug habenden Einrichtungen und Vorschriften eine der Bedeutung der Sache entsprechende Beachtung und pünktliche Ausführung finden, sind seit einiger Zeit auf den wichtigeren Stationen die gesammten Wagen-Angelegenheiten einem zuverlässigen Beamten ausschließlich übertragen worden. Dieser hat sich mit den darauf bezüglichen Bestimmungen und Einrichtungen eingehend vertraut zu machen und bietet infolgedessen eine besondere Gewähr dafür, daß dieselben vollinhaltlich zur Anwendung gelangen.*)

4. Einstellung von Privat-Wagen.

Kurzer Erwähnung bedürfen schließlich noch die in den Wagenpark der Königlichen Eisenbahnen-Direktionen eingestellten sogenannten Privatwagen.

*) Erlaß vom 24. Februar 1892. V. II. I. (IV. 978.)

Dies sind Wagen besonderer Bauart, welche durch die eigenthümliche Beschaffenheit der in ihnen zu befördernden Gegenstände bedingt ist, Wagen, deren Herstellung, weil sie gewöhnlich nur für einen einzelnen bestimmten Artikel brauchbar und deshalb nur von beschränkter Verwendbarkeit sind, die Eisenbahn-Verwaltungen selbst gewöhnlich ablehnen und dem Versender überlassen. Zumeist sind sie für den Transport von Flüssigkeiten bestimmt und als Kessel-Wagen gebaut, deren Wandung zugleich den Flüssigkeitsbehälter bildet.

Die Privat-Wagen werden in den Park einer bestimmten Eisenbahn-Verwaltung auf Grund eines mit dem Eigenthümer abgeschlossenen Vertrages eingestellt, dessen wichtigste Bestimmungen auf einheitlicher, zuerst von dem Staatsbahnwagen-Verbande und danach auch von dem Deutschen Verkehrsverbande vereinbarter Grundlage beruhen. Dieselben betreffen sowohl die Bauart dieser Wagen wie ihre Behandlung im Betriebe und setzen die gegenseitigen Rechte und Pflichten der Eisenbahnverwaltung und des Wagen-Eigenthümers in Beziehung auf die Benutzung der Wagen fest. In den Wagenpark der Verwaltung eingestellt und mit deren Eigenthums-Merkmal versehen, gelten sie zwar anderen Verwaltungen gegenüber lediglich als Bestandtheile dieses Parks; sie bleiben jedoch im Eigenthum des Versenders, werden einer bestimmten von ihm zu bezeichnenden Station als Heimathsstation zugetheilt und stehen dort ausschließlich zu seiner Verfügung. Von dieser aus kann er sie beladen oder zur Einnahme einer Ladung leer nach einer beliebigen anderen Station schicken und darf sie auch von der letzteren aus in gleicher Weise weitersenden.

Die Beförderung in leerem Zustande, wenn sie von der Heimathsstation aus zum Zweck der Einnahme einer Ladung für dieselbe oder behufs Rückkehr zur Heimath nach ausgeführtem Transport erfolgt, findet nach Bestimmung des Allgemeinen Deutschen Gütertarifs frachtfrei statt. Die preußischen Staatsbahnen aber gehen in dieser Beziehung — wenigstens bei Kesselwagen — weiter. Zum Zwecke der Erleichterung und Belebung des Flüssigkeits-Verkehrs auf ihren Linien lassen sie innerhalb ihres Bezirks frachtfreie Leerbeförderung der in ihren Wagenpark eingestellten Kesselwagen auf jede Entfernung zu, vorausgesetzt, daß auf die Leertour eine Beförderung im beladenen Zustande folgt, im Uebrigen aber ohne Rücksicht darauf, wohin die Ladung geht, und ohne ängstliche Aufrechnung der Anzahl der im leeren und im beladenen Zustande zurückgelegten Kilometer. Der Verkehrs-Verband geht zwar auch über die erwähnte Tarifbestimmung hinaus, gestattet aber die frachtfreie Leerbeförderung des Kesselwagens außerdem nur bei Ablenkungen zum Zwecke der Gewinnung von Rückladung und nur auf Entfernungen bis zu 200 km

von der ursprünglichen Bestimmungsstation aus innerhalb des Direktionsbezirks, dem die letztere angehört.

Verfügt der Wagen-Eigenthümer über die weitere Verwendung eines solchen Wagens, nachdem derselbe auf der Bestimmungsstation angekommen ist, innerhalb einer bestimmten Frist nicht, so sendet ihn die letztere auch im Bereiche des Staatsbahn-Wagen-Verbandes wieder zur Heimathsstation zurück. Die Verwaltungen sind in solchem Falle zwar befugt, ihn für eigene Zwecke zu verwenden, indessen ist dies Recht ohne praktische Bedeutung, da sich kaum jemals auf der Bestimmungsstation eine Rückladung in demselben Artikel nach der Heimathsstation findet. Die Unterhaltungskosten der Privatwagen treffen den Eigenthümer, der auch verpflichtet ist, den Verwaltungen ein — im Bereiche der preußischen Staatsbahnen allerdings sehr ermäßigtes — Standgeld zu zahlen, falls er den Wagen über die für ihn erweiterte, standgeldfreie Zeit hinaus auf bahneigenen Geleisen einer Station stehen läßt. Auf fremden Bahnen wird ein solcher Privat-Wagen dagegen nicht anders behandelt, wie jeder andere, bahneigene Wagen der Verwaltung, deren Eigenthumsmerkmal er trägt. Er ist dort denselben Bedingungen nicht nur in Beziehung auf die Zahlung von Standgeld bei Ueberschreitung der Ladefristen an die benutzende Verwaltung, sondern auch in Beziehung auf die Vergütung von Wagenmiethe u. s. w. seitens der letzteren an die Verwaltung, in deren Park er eingestellt ist, unterworfen. Diese zieht die Miethe für denselben ein und behält sie für sich, obgleich sie den Wagen weder zu unterhalten noch seine Anlagekosten zu verzinsen hat.

Die Einstellung solcher Privatwagen wird indessen nur für bestimmte Artikel gestattet. Die Verwaltungen des Staatsbahn-Wagen-Verbandes und nach ihnen diejenigen des Verkehrs-Verbandes haben sich dahin geeinigt, Privatwagen nur für solche Güter zuzulassen, welche wegen ihrer unvermeidlichen Schwere oder außerordentlichen Größe-Verhältnisse auf bahneigene Wagen nicht verladen werden können, oder welche leicht verderblich sind und deshalb Wagen mit besonderer Einrichtung bedürfen, wie Bier, Butter, Milch, Geflügel, Fische, oder welche endlich, wie gewisse Flüssigkeiten, als Petroleum, Spiritus, Gaswasser, Theer, Melasse, Säuren aller Art und Fäkalien zweckmäßiger Weise in Wagen mit besonderer Einrichtung zu befördern sind, sofern ein allgemeines wirthschaftliches Bedürfniß hierzu vorliegt. Wo ein solches nicht vorhanden ist, weil die Güter ebenso gut in den bahneigenen Wagen befördert werden können, wo namentlich die Einstellung von Privatwagen nur deshalb beantragt wird, weil der Versender einen größeren Laderaum als die bahneigenen Wagen enthalten, gewinnen, oder weil er sich eine ihm unter allen Umständen offen stehende Möglichkeit des Transports sichern will, wird ein solcher An-

trag abgelehnt. Dies geschieht sowohl im Interesse der gleichmäßigen Behandlung aller Transportinteressenten, wie auch mit Rücksicht auf die Erschwernisse, welche die Privat-Wagen dem Eisenbahnbetrieb bereiten. Stehen sie doch nicht zur freien Verfügung der Verwaltungen, sondern laufen in der Regel — ebenso wie die Spezialwagen — nach der Einstellungsstation zurück, werden daher auch verhältnißmäßig öfter in leerem Zustande befördert als bahneigene Wagen und bleiben überdies, da ihre Benutzung vielfach von Geschäftskonjunkturen abhängig ist, lange Zeit unbenutzt auf den bahneigenen Geleisen der Stationen, deren Rangirbetrieb sie behindern, stehen.

β) Regelung der Wagen-Benutzung im Vereins- und im internationalen Verkehr.

1. Der Umfang der Benutzungs-Berechtigung und die Wagen-Vergütungen.

Die Wagen-Benutzung gegenüber den außerhalb des Staatsbahn-Wagen-Verbandes stehenden Verwaltungen regelt sich, wie bereits bemerkt, nach den Vorschriften des Vereins-Wagen-Uebereinkommens oder der internationalen Wagenbenutzungs-Reglements, und zwar gleichmäßig für den Verkehr fremder Wagen im Gebiete der Verwaltungen des Staatsbahn-Wagen-Verbandes wie umgekehrt der Wagen der letzteren im Gebiete fremder Verwaltungen.

Das Vereins-Wagen-Uebereinkommen stellt im § 2 den Grundsatz an die Spitze, daß zur Vermeidung der Umladung sowohl die Wagen-Eigenthümerin als die befördernde Verwaltung verpflichtet ist, die Güterwagen bis zur Bestimmungsstation der Ladung durchlaufen zu lassen. Es macht diese Verpflichtung jedoch von der Voraussetzung abhängig, daß die Bestimmungsstation im Bereiche der Verwaltungen des Deutschen Eisenbahn-Vereins oder derjenigen Nicht-Vereinsbahnen liegt, mit denen die Wagen-Eigenthümerin in direktem Güter-Verkehr steht oder sonstige bezügliche Vereinbarungen getroffen hat, und daß jeder Wagen wenigstens mit 50 Prozent des angeschriebenen Ladegewichts (Tragfähigkeit der österreichisch-ungarischen Bahnen) oder dem Raum nach voll beladen ist, oder die darin verladenen Güter tarifmäßig als Wagenladung behandelt sind.*)

Allerdings gestattet § 2b des Wagen-Uebereinkommens der befördernden Verwaltung ausnahmsweise, das Gut auf ihre Kosten umzuladen.

In dieser Ausnahme liegt eine schwache Seite des Wagen-Uebereinkommens, denn sie ist geeignet, die Regel des Wagendurchlaufs bis

*) Die Bestimmungen der übrigen internationalen Reglements sind denen des Vereins-Wagen-Uebereinkommens in der Hauptsache nachgebildet und werden deshalb hier nicht besonders in Betracht gezogen.

zur Bestimmungsstation in bedenklicher Weise zu durchbrechen, zumal trotz vielfacher und eingehender Verhandlungen es bisher nicht gelungen ist, die Voraussetzungen zu bestimmen, unter denen die befördernde Verwaltung von der ihr zugestandenen Befugniß Gebrauch machen darf. Jede Verwaltung darf daher die Umladung eines Wagens aus jeder Veranlassung vornehmen unter dem einzigen Vorbehalt, daß die Umladung nicht zur Regel wird, sondern Ausnahme bleibt. Indessen ist die Grenze zwischen Regel und Ausnahme in der Praxis schwer zu ziehen.

Es ergiebt sich hieraus zugleich, daß die Pflicht, einen Wagen zu übernehmen, weitergeht wie die Pflicht, denselben weiter laufen zu lassen. Uebernehmen muß die befördernde Verwaltung, vorausgesetzt, daß der Wagen seiner Beschaffenheit nach übernahmefähig ist, und die zugehörigen Begleitpapiere vorhanden sind, immer, (§§ 9 und 17 des V. W. Ue.) auch wenn sie den Wagen nicht weiter laufen lassen will. Die Verpflichtung zur Umladung fällt ihr also unter allen Umständen zu, auch wenn sie ihn ausnahmsweise nicht weiter laufen läßt.

Auf der Bestimmungsstation angekommen sollen die Wagen mit thunlichster Schnelligkeit entladen und sodann der Eigenthumsbahn zurückgesendet werden, womöglich — im Interesse der Ausnutzung — beladen, sonst leer. Letzterenfalls sind sie über den Hinweg zurückzusenden, weil die Verwaltungen desselben die Fracht für die Ladung genossen haben, es daher billig ist, daß sie auch die Last des Leertransports übernehmen.

Zum Zwecke der Gewinnung einer Rückladung aber sind den befördernden Verwaltungen hinsichtlich der Befugniß zur Ablenkung der Wagen von dem Hinwege so große Zugeständnisse gemacht worden, wie sie sich mit dem Interesse der Eigenthums-Verwaltung, möglichst bald wieder in den Besitz ihrer Wagen zu gelangen, nur irgend vereinigen ließen. Die Rücksicht auf dieses Interesse gebot allerdings gewisse Schranken für die Benutzung der Wagen durch die befördernden Verwaltungen festzusetzen und deren Ueberschreitung mit Strafen zu bedrohen. Innerhalb dieser Schranken aber sollte den befördernden Verwaltungen nach Möglichkeit Gelegenheit geboten werden, für die Wagen Rückladung zu gewinnen, zumal sie verpflichtet sind, für den Rücklauf derselben auch im leeren Zustande Wagenmiethe an die Wagen-Eigenthümerin zu zahlen. Der Fall, daß auf der Bestimmungsstation selbst eine volle Rückladung nach der Heimathsbahn vorhanden ist, die zugleich nach Maßgabe der Leitungs-Vorschriften des betreffenden Transport-Verbandes über die auf dem Hinwege benutzten Linien zu fahren wäre, kommt verhältnißmäßig sehr selten vor. Es ist deshalb die Wiederbenutzung des Wagens auf dem Rückwege zunächst für solche Transporte gestattet worden, welche über die Heimathsbahn hinausgehen (aber die letztere im Durchlauf

berühren), oder wenigstens für eine auf dem Hinwege berührte Station vor der Heimathsbahn bestimmt sind, ohne daß hierbei die Einhaltung des Hinwegs verlangt wird, und ohne Rücksicht auf die Größe des Umwegs, welchen die Benutzung einer anderen Linie gegenüber dem Hinwege ergiebt. Die Wiederbeladung wurde ferner auch für solche Stationen zugelassen, welche nur in der Richtung nach der Heimathsbahn liegen. Angesichts der Schwierigkeit der Bestimmung des Begriffs „Richtung zur Heimathsbahn" hat man sich freilich damit begnügen müssen, als Maßstab für die Zulässigkeit der Beladung in solchem Falle lediglich das Verhältniß der Länge des von der Sendung einzuschlagenden Rückwegs gegenüber dem Hinweg anzunehmen. Die neue Bestimmungsstation der Rückladung wird dann als „in der Richtung zur Heimathsbahn gelegen" angesehen, wenn der Rückweg bis zur Uebergangsstation der letzteren gegen den Hinweg von der Uebergangsstation derselben bis zur ursprünglichen Entladestation nicht um mehr wie 25 Prozent verlängert wird. (§ 3 [3] des V. W. U.) Freilich haben die Stationen selten das Material in Händen, um die Unterschiede in den Entfernungsverhältnissen des Hin- und Rückwegs genau berechnen zu können, sondern sind in dieser Beziehung zumeist auf Schätzungen angewiesen. Darum wird auch eine Ueberschreitung jener Grenze nicht so scharf geahndet wie andere gegen die Vorschriften des Wagen-Uebereinkommens verstoßende Benutzungen von Vereins-Wagen.(§ 15 [2] V. W. U.)

Unter den gleichen Voraussetzungen endlich, unter denen die Rückladung von der ursprünglichen Entladestation ausgestattet ist, darf die Rückbeladung auch erfolgen, wenn zwar nicht auf dieser selbst, dagegen auf einer nicht über 200 km seitwärts von letzterer belegenen Station derselben Bahnverwaltung oder auf irgend einer Station des Hinwegs eine Rückladung vorhanden ist.

Um solche Rücklade-Gelegenheiten nach Möglichkeit festzustellen und auszunutzen, haben nun einerseits die Versender in den Wagen-Bestellkarten regelmäßig die Bestimmungsstation der Wagen und (bei einzelnen Verwaltungen, wenn die Ladung für das Ausland bestimmt ist) zugleich auch anzugeben, ob sie durch Vorschrift einer Route oder einer Umkartirungsstation die Wahl des Weges zu beeinflussen beabsichtigen und in welcher Weise. Andererseits lassen sich die preußischen Staatsbahn-Verwaltungen in den täglichen Wagen-Bestands- und Bedarfsmeldungen der Stationen sowohl im Bestande die vorhandenen rückkehrenden fremden Wagen wie im Bedarf die Wagen derjenigen fremden Verwaltungen melden, deren Wagen für die bei der Station angemeldeten, nach dem Auslande bestimmten Sendungen den bestehenden Vorschriften gemäß benutzt werden könnten.

Zum Schutz der Interessen der Wagen-Eigenthums-Verwaltungen gegen mißbräuchliche Benutzung oder Zurückbehaltung ihrer Wagen

und zum Zwecke ihrer Entschädigung für die Zeit, während deren sie zu Gunsten anderer Verwaltungen an der Benutzung ihrer Wagen verhindert sind, hat nun das Vereins-Wagen-Uebereinkommen

1. die Fristen festgesetzt, innerhalb deren jede Verwaltung zur Benutzung der Wagen einer anderen Vereinsverwaltung nach Maßgabe der bereits zulässigen Verwendungsarten berechtigt ist,
2. die Vergütung bestimmt, welche die benutzende Verwaltung während des Aufenthalts eines fremden Wagens auf ihren Linien an die Eigenthumsbahn zu zahlen hat,
3. Strafen angedroht, welche theils unter der Bezeichnung von „Verzögerungsgebühren" bei Ueberschreitung der Benutzungsfristen (§ 13), theils als Entschädigungen oder Geldbußen für sonstige übereinkommenswidrige Benutzungen von Vereinswagen an die Wagen-Eigenthümerin zu entrichten sind. (§ 15 des Wagen-Uebereink.)

ad 1. Die Benutzungsfristen setzen sich zusammen aus „Lauf-" und aus „Ladefristen." Die ersteren werden für jede Verwaltung besonders und außerdem für den Hinweg und für den Rückweg getrennt berechnet; sie betragen bei Entfernungen bis zu 75 km 1 Tag, von über 75 bis zu 200 km 2 Tage, und für jede angefangene 200 km 1 Tag mehr.

Die getrennte Berechnung für die Linien des Hin- und Rückwegs ist mit Rücksicht darauf geschehen, daß beide Wege vielfach nicht zusammenfallen sondern die Linien verschiedener Verwaltungen berühren. Die gesonderte Berechnung für jede betheiligte Verwaltung wird durch den Umstand gerechtfertigt, daß, wie kurz unter Umständen auch die Strecke sein mag, mit welcher eine Verwaltung an dem Beförderungswege betheiligt ist, die Uebernahme und Uebergabe auf den Anschlußstationen immerhin eine bestimmte Mindestzeit erfordert. Ueberdies würde es bei Durchrechnung über die gesammte Beförderungsstrecke des Guts im Falle der Verzögerung des Transports auf den Linien einer einzelnen Verwaltung äußerst schwierig sein, das Zeitmaß der sie treffenden Verzögerung genau festzustellen.

Die Ladefristen sind für Ent- oder Beladung sowie für Ent- und Wiederbeladung auf der Bestimmungsstation zusammen auf 2 Tage — jedoch mit mehreren Ausnahmen für den Fall der Beladung auf Seiten- und Zwischenstationen — festgesetzt.

ad 2. Die Vergütung für die Benutzung des Wagens, welche als „Wagenmiethe" bezeichnet wird, weil die Wagen-Eigenthümerin ihren Wagen den Anschlußbahnen gewissermaßen leihweise — wenn auch auf Grund eines gesetzlichen oder eines regulativmäßigen Zwangs — zur Benutzung überläßt, wurde ursprünglich in Höhe von 9 Pfennigen für jede *Achse* und jede *Meile*, welche der Wagen auf der fremden Bahn zurücklegte, erhoben.

Seit dem Jahre 1873 ist sie jedoch in eine Zeit- und eine Laufmiethe geschieden, von denen

die erstere für

24 Stunden der Benutzung in Höhe von 1 Mk. (bei Güterwagen)

" " " 2 " (bei Personenwagen)

die letztere für den

Kilometer der Benutzung " " " 0,01 " (bei Güterwagen)

" " " 0,02 " (bei Personenwagen)

erhoben wird.

Der Grund für diese Zerlegung der Wagenmiethe lag in dem Umstande, daß unter der Herrschaft der früheren, nur nach dem Maße der Entfernung sich richtenden Berechnungsweise mit Rücksicht auf die bei längeren wie bei kürzeren Transporten gleichmäßig zwei Tage betragende Ladefrist die längeren Transporte für den Einzeltag der Benutzung verhältnißmäßig viel stärker belastet wurden als die kürzeren. Bei kurzen Transporten enthielt daher die geringere Wagenmiethe-Belastung für die benutzende Verwaltung einen zu schwachen Antrieb, die Wagen schnell wieder zurückzugeben, auch wenn keine Rückladung zu erwarten war, während die im Vergleich hierzu hohe Verzögerungsgebühr (1 Thlr. pro Tag) wiederum davon abhielt, wenn sich im letzten Augenblicke noch ein Transport fand, den Wagen für denselben zurückzubehalten.*)

Die Vergütung wurde deshalb in anderer Weise und zwar derart berechnet, daß selbständig nebeneinander sowohl die Zeit der Benutzung wie die zurückgelegte Entfernung der Miethe-Berechnung zu Grunde gelegt wurden. Bei der Festsetzung der betreffenden Beträge ging man von der Erwägung aus, daß dem Wageneigenthümer ein verhältnißmäßiger Ersatz sowohl für die Zinsen des Beschaffungskapitals wie für die Kosten der jährlichen Unterhaltung und der Abnutzung seines Wagens gewährt werden müsse. Es wurde daher sowohl der Durchschnitt dieser Kosten für eine Güterwagen-

---

*) Stellte man z. B. einen Transport von 6 und einen von 135 Meilen Entfernung gegenüber, so hatte die benutzende Verwaltung bei einem zweiachsigen Wagen und 9 Pf. Wagenmiethe pro Achse und Meile zu zahlen:

für den ersten Transport: 9 × 6 × 2 = 108 Pf. für die Hintour
9 × 6 × 2 = 108 " " " Rücktour
216 Pf. = 18½ Sgr. d. h. bei einer Gesammtbenutzungsfrist von 4 Tagen = 4½ Sgr. pro Tag;

für den letzteren Transport dagegen:
9 × 135 × 2 = 2430 Pf. für die Hintour
9 × 135 × 2 = 2430 " " " Rücktour
4860 Pf. = 13½ Thlr. d. h. bei einer Gesammtbenutzungsfrist von 12 Tagen = 1 Thlr. 3¾ Sgr. pro Tag.

Die Verzögerungsgebühr betrug im ersteren Falle 1 Thlr. gegen 4½ Sgr. im anderen 1 Thlr. gegen 1 Thlr. 3¾ Sgr. Wagenmiethe.

achse wie auch die Dauer der Leistungsfähigkeit eines Güterwagens nach Anzahl der Jahre und Anzahl von Meilen statistisch ermittelt (30 Jahre und 60 000 Meilen) und danach berechnet, was der Wagen-Eigenthümer für den Tag oder die Meile verdienen müsse, um sowohl die jährlichen Zinsen des Anlagekapitals und die Unterhaltungskosten, wie auch bis zum Ablauf jener Zeit oder nach Ableistung jener Meilenzahl das Kapital für die Neubeschaffung aufzubringen.

Bei der Vertheilung dieser Kosten aber auf Zeitmiethe einerseits und auf Laufmiethe andererseits wurde weiter erwogen, daß die Verzinsung des Anlagekapitals von dem Lauf der Wagen ganz unabhängig und deshalb die dafür anzusetzenden Beträge lediglich durch die Zeitmiethe aufzubringen seien. Die Abnutzung (Rücklagen für die Erneuerung) dagegen und die Unterhaltungskosten würden sowohl durch den Verschleiß während des Fahrens und die Länge der zurückgelegten Entfernungen wie auch durch die mehr oder minder erhebliche Abnutzung der Wagen während des Aufenthalts auf den Stationen bedingt, letzerenfalls hervorgerufen durch die verschiedenen Betriebsbewegungen auf den Bahnhöfen, durch das Rangiren der Züge und das Schieben der Wagen, das Aus- und Einladen der Güter und, wenn auch in geringerem Maße, durch den Einfluß der Luft und der Witterung. Es wurde deshalb für richtig gehalten, die Entschädigung für Abnutzung und Unterhaltung der Wagen je zur Hälfte auf die Zeitmiethe und die Laufmiethe zu vertheilen.

So sind unter Zugrundelegung der oben angegebenen Grenzen der zeitlichen und kilometrischen Leistungsfähigkeit eines Wagens und unter der Annahme, daß für jeden Wagen im Jahre (nach Abzug der Sonn- und Feiertage und von weiteren 30, in den Werkstätten zuzubringenden Reparaturtagen) im Ganzen 260 Benutzungstage zur Verfügung stehen würden, daß derselbe während dieser Zeit mindestens 2000 Meilen = 15000 km zurücklegen werde, daß ferner im Durchschnitt nicht viel mehr wie 2 Achsen auf den Wagen (2,1 Achsen) zu rechnen seien, die jetzt maßgebenden, für den W a g e n berechneten Zeit- und Laufmiethesätze entstanden. Gleichzeitig wurde, um ein richtigeres Verhältniß zwischen der Höhe der Verzögerungsgebühr und der normalen Benutzungsgebühr herzustellen, die erstere auf 2 Mk. für die Güter-, Gepäck-, Vieh- u. s. w. Wagen herabgesetzt.

Eine eigenthümliche Abweichung von dieser durchaus logischen Berechnung der Zeit- und Laufmiethe enthält die Bestimmung (§ 14 des Wagen-Uebereinkommens), daß von der zweitägigen Ladefrist regelmäßig 24 Stunden von der Zeitmiethe befreit bleiben sollen. Ein sachlicher Grund für diese Ausnahme ist nicht vorhanden. Sie ist lediglich

beschlossen worden, weil in derselben gewissermaßen eine Vermittelung zwischen der vorherigen billigeren und der neuen höheren Berechnung der Wagenmiethe gefunden wurde, und weil ohne dies Zugeständniß ein großer Theil der Vereins-Verwaltungen für die neue Regelung nicht zu gewinnen war. Die anderen, im § 14 des V. W. U. angeführten Ursachen für die zeitweilige Befreiung von Zeitmiethe und Verzögerungsgebühr betreffen Fälle längerer Zurückhaltung der Wagen auf fremder Bahn, deren Ursachen zu beseitigen außerhalb der Macht derselben liegt.

ad 3. Bei den im § 15 des Vereins-Wagen-Uebereinkommens festgesetzten Entschädigungen und Bußen für übereinkommenswidrige Benutzung der Wagen ist in Betracht gezogen worden, daß durch eine solche Benutzung nicht nur die Wagen-Eigenthümerin, sondern auch andere Verwaltungen geschädigt werden können. Das letztere ist der Fall, wenn die befördernde Verwaltung einen auf dem Rückwege befindlichen fremden Wagen leer oder nicht ausreichend beladen über Linien sendet, welche der Wagen im beladenen Zustande auf dem Hinwege nicht berührt hat. Die Verwaltungen solcher Linien werden mit dem Transport eines derartigen Wagens, für welchen sie Miethe an die Eigenthümerin des Wagens zahlen müssen, belastet, ohne daß sie einen Frachtgewinn durch denselben gehabt haben. Der Eigenthümerin ist es im allgemeinen gleichgültig, über welche Linien der Wagen in ihren Bezirk zurückkehrt, vorausgesetzt, daß er nicht einen Umweg einschlägt, der den Heimweg um mehr als 25 Prozent verlängert. Sie wird indessen hierfür, wie bereits hervorgehoben, von der schuldigen Verwaltung besonders entschädigt (§ 15²) und erhält außerdem die Wagenmiethe von der befördernden Verwaltung. Dagegen ist der letzteren für den ihr zugemutheten gewinnlosen Transport des leeren Wagens eine Entschädigung von Seiten der schuldigen Verwaltung in Höhe des sechsfachen Betrages der Lauf- und Zeitmiethe zugestanden.

Für jede sonstige den Vorschriften des Uebereinkommens widersprechende Benutzung fremder Wagen ist als Entschädigung eine Geldbuße von 15 Mk. für jeden Wagen und jede angefangenen 24 Stunden seitens der schuldigen Verwaltung an die Wagen-Eigenthümerin zu zahlen.

2. Abrechnung zwischen den Verwaltungen.

Die Forderungen, welche die Verwaltungen auf Grund der Benutzung ihrer Wagen gegeneinander haben, werden durch monatliche Nachweisungen über die Verwendung der fremden Wagen und Schuldberechnungen ausgeglichen, die sie unter einander austauschen. In denselben weist die benutzende Verwaltung den Lauf der fremden Wagen auf ihren Linien und die dafür ihrerseits an die Eigenthumsverwaltung zu zahlenden Beträge

nach. Dieser selbst steht kein Material zu Gebot, um ihrerseits den Lauf ihrer Wagen auf den Linien der benutzenden Bahn zu verfolgen; sie ist daher auf die Zuverlässigkeit der Angaben der letzteren angewiesen. Die Verwendungsnachweise werden für jede fremde Bahn aufgestellt und verzeichnen — getrennt nach den einzelnen Uebergangsstationen der nachweisenden Verwaltung — den Lauf und Rücklauf jedes auf dieselbe übergegangenen Wagens bis zur Bestimmungsstation oder bis zum Uebergang auf eine andere Bahn, unter gleichzeitiger Angabe der verwendeten Tage, der zulässigen Benutzungszeit, der etwaigen Fristüberschreitung und der zurückgelegten Wagen-Kilometer. Für die Verwaltungen des preußischen Staatsbahn-Wagen-Verbandes mit Ausnahme der Reichs-Eisenbahnen werden Nachweisungen und Schuldberechnungen von dem Centralwagen-Abrechnungs-Bureau in Magdeburg aufgestellt, welchem das Material dazu von den Uebergangsstationen nach den fremden außerhalb des Verbandes stehenden Bahnen bezw. von jeder Binnen-Station, auf welcher fremde Wagen Aufenthalt gehabt haben, zugeht.

Aus den Meldungen dieser Stationen fertigt das Central-Wagen-Abrechnungs-Bureau die Benutzungs-Nachweisungen und Schuldberechnungen für den Lauf der Wagen jeder fremden Verwaltung innerhalb des Bereichs jeder der bezeichneten Bahnen an. Von fremden Verwaltungen werden dieselben zur Ausgleichung auch für jede einzelne Staatsbahn-Wagen-Verbands-Verwaltung besonders aufgestellt, jedoch lediglich dem Central-Wagen-Abrechnungs-Bureau eingesandt. Die Einnahmen wie die Ausgaben an Wagenmiethen 2c. der preuß. Staatsbahnen sind, wie bereits früher bemerkt (Seite 52), lediglich im Etat der Königlichen Eisenbahn-Direktion Magdeburg veranschlagt.

Die Verfolgung der von der einen oder anderen Seite erhobenen, aber bestrittenen Ansprüche wegen übereinkommenswidriger Wagenbenutzung, welche bei dem Austausch der Verwendungs-Nachweisungen und Schuldberechnungen zu Tage treten, ist dagegen nicht Sache des Central-Wagen-Abrechnungs-Bureaus oder der Direktion zu Magdeburg. Dieselben sind vielmehr organisationsmäßig zwischen den betheiligten Verwaltungen unmittelbar zu erledigen, zumal ihre Beurtheilung von den besonderen örtlichen Verhältnissen abhängt. Das Central-Wagen-Abrechnungs-Bureau ist daher verpflichtet, sobald es im Einzelfalle den Streitgegenstand aus den Rapporten und durch Benehmen mit dem Wagen-Bureau der fremden Verwaltung festgestellt hat, solche Angelegenheiten zur weiteren Verfolgung an die betheiligte Staatsbahn-Verwaltung abzugeben.

3. Haftung für Beschädigungen.

Die Verpflichtung der Vereinsbahnen zur gegenseitigen Uebernahme der Wagen ist selbstverständlich davon abhängig, daß dieselben in völlig

gebrauchs- und betriebsfähigem Zustande sich befinden. Die Mängel, bei deren Vorhandensein die Uebernahme eines Wagens verweigert werden darf, sind daher in dem Vereins-Wagen-Uebereinkommen genau festgesetzt. Andererseits ist jede Verwaltung verpflichtet, die übernommenen Wagen wie ihre eigenen zu behandeln, und ist für jede während des Laufs auf ihren Linien eintretende Beschädigung derselben und ihrer Bestandtheile verantwortlich. Mit wenigen Ausnahmen (siehe § 22⁴ des Vereins-Wagen-Uebereinkommens) ist jede Beschädigung von dem entdeckenden Stations- oder Zugpersonal sofort zur Anzeige zu bringen und außerdem durch eine an den beiden Langseiten des Wagens aufzuklebende Meldung nach vorgeschriebenem Muster kenntlich zu machen. Dieselbe, zugleich in das „Meldebuch" der Station unter fortlaufender Nummer eingetragen, wird sowohl mit dem Namen der Station wie mit der Nummer des Meldebuchs versehen. Jede Beschädigung übrigens ist ohne Verzug zu beseitigen, sofern dies von der benutzenden Bahn ohne Schwierigkeit geschehen kann; anderenfalls ist zu prüfen, ob der Wagen ohne Gefahr bis zur Heimathsbahn weiterlaufen kann oder nicht. Kann dies nicht geschehen, so muß er ausgesetzt und der nächsten Werkstätte zugeführt, der Eigenthums-Verwaltung aber innerhalb 24 Stunden hiervon Mittheilung gemacht werden. Die Wiederherstellung hat so schnell wie möglich zu erfolgen. Sind Ersatztheile, die bei der Eigenthumsverwaltung lagern, dazu erforderlich, so sind dieselben alsbald spätestens innerhalb einer Frist von 7 Tagen anzufordern. (§ 25 a. a. O.)

An welche Dienststelle der Eigenthumsverwaltung sich die Werkstätte in diesem Falle zu wenden hat, ist in einem von dem Verein herausgegebenen Adressen-Verzeichniß der Vereins-Verwaltungen angegeben. Und um sowohl die Werkstätten wie andere Dienststellen in die Lage zu setzen, aus den an den Wagen befindlichen Anfangsbuchstaben der Firma der Eigenthums-Verwaltungen diese selbst zu entziffern, hat der Verein weiter ein Verzeichniß der Wagen-Eigenthums-Merkmale aufgestellt, welches eine Erklärung dieser Buchstaben giebt.

Für alle Verluste und Beschädigungen an fremden Wagen, ausgenommen die durch Brandschäden entstandenen, haftet diejenige Verwaltung, in deren Bezirk dieselben entstanden oder zuerst wahrgenommen sind, jedoch mit der Maßgabe, daß, sofern die Kosten der Herstellung nicht mehr wie 15 Mk. betragen, der Einfachheit halber deren Berechnung außer Ansatz bleibt; diese Kosten werden also regelmäßig von der wiederherstellenden Verwaltung allein getragen. Für die meisten der mehr wie 15 Mk. betragenden Herstellungs- und Ergänzungsarbeiten sind außerdem — ebenfalls zur Vereinfachung der gegenseitigen Abrechnung — Normalkosten-Preise in einer Anlage des V. W. U. vereinbart, welche regelmäßig in Rechnung gestellt werden.

Um aber zu verhüten, daß Beschädigungen einer Verwaltung zur Last gelegt werden, in deren Bereich sie nicht entstanden sind, findet nach § 23 des Vereins-Wagen-Uebereinkommes auf jeder Uebergangsstation zu einer fremden Bahn eine genaue Prüfung des Zustandes des übergehenden Wagens durch Organe beider Anschlußverwaltungen (Wagenmeister) statt. Diese haben bei vorgefundenen Beschädigungen festzustellen, ob dieselben bereits durch eine an den Wagen geklebte Meldung kenntlich gemacht ist; anderenfalls hat der übernehmende Beamte im Interesse seiner Verwaltung dafür zu sorgen, daß dies durch den übergebenden Beamten geschieht. Beide Beamte tragen zugleich die neu entdeckten, noch nicht gemeldeten Beschädigungen in ihre Meldebücher ein und unterzeichnen die Meldungen beiderseitig.

Diese Bücher dienen, falls die Meldezettel verloren gegangen sind, als Beweismaterial für etwaige nachträgliche Feststellungen sowohl des Umfangs von Beschädigungen wie auch der Verwaltungen, welche für dieselbe aufzukommen haben. Sie werden außerdem am Ende jedes Monats an eine von jeder Verwaltung bezeichnete Dienststelle eingesandt, welche sie zur Aufstellung oder Prüfung der Kostenrechnung über die Wiederherstellung des Wagens benutzt.

B. Die Unterhaltung der Betriebsmittel

ist Sache des Betriebs-Maschinen- und des Werkstätten-Dienstes.

Die allgemeine Organisation dieser Dienstzweige ist bereits im Allgemeinen Theile (S. 175 ff.) erörtert, während das Werkstatts-Etatswesen in seinem Verhältniß zum Betriebsetat und die Werkstatts-Materialien-Verwaltung im Besonderen Theile S. 50 und S. 138 ff. dargestellt sind. Es bleibt hier nur noch übrig, das Buchungs- und Rechnungswesen der Werkstätten-Verwaltung kurz zu besprechen.

In Beziehung hierauf sind zunächst wieder die Begriffe „Werkstätten-Konto" und „Werkstätten-Vorschußkonto" zu unterscheiden, letzteres als Bezeichnung der in den Kassen über die Geldwirthschaft der Werkstätten geführten Bücher, ersteres als Inbegriff der von der Werkstätten-Verwaltung selbst erfolgenden Buchung über ihre Ausgaben und deren Verrechnung.

Alle Arbeiten in den Werkstätten werden auf Grund einer Bestellung ausgeführt, über welche besondere von dem Werkstatts-Vorstande zu prüfende Bestellzettel aufgestellt werden (§ 17 der Dienstvorschrift für die Einrichtung der Werkstätten- und Werkstatts-Materialien-Verwaltung). In denselben ist

neben der auszuführenden Arbeit auch der Fonds anzugeben, auf den die Kosten derselben zu verrechnen sind. Sie werden in ein Bestellbuch eingetragen und den Werkmeistern zur Ausführung übergeben.

Die Berechnung der Kosten der Arbeit erfolgt in den sogenannten „Arbeiter-Kontrolheften", in welchen tageweise die auf jede Arbeit verwendeten Arbeitsleistungen und Löhne, der erzielte Arbeits-Verdienst jedes Arbeiters, die verwendeten Materialien und die Geldwerthe derselben eingetragen werden. Die darin angegebene Arbeitszeit der einzelnen Arbeiter wird durch das von dem Werkstatts-Portier geführte „Meldebuch der Arbeiter" kontrolirt. Die Arbeiter-Kontrolhefte dienen demgemäß sowohl zur Feststellung der monatlichen Lohnrechnungen der Werkstatts-Arbeiter, wie zur Feststellung der Rechnungsbeträge über die von der Werkstatt für die einzelnen Fonds ausgeführten Arbeiten.

Dieselben werden zunächst in die „Ausgabe-Manuale" der Werkstätten-Verwaltung übertragen, welche für die verschiedenen Titel und Positionen des Betriebsetats, für die Baufonds, Dienststellen, Betriebsämter, fremde Bahn-Verwaltungen, Post-Verwaltung, Privatpersonen, Generalkosten u. s. w. besonders angelegt werden. Außerdem werden sämmtliche Rechnungen, welche das Werkstätten-Konto belasten und auf den Werkstätten-Ausgabe-Etat angewiesen werden, chronologisch in ein „Ausgabe-Journal" übernommen. Vierteljährlich findet ein Abschluß dieser Bücher und die Ausschreibung der Rechnungen für die verschiedenen Fonds statt.

Die aufgelaufenen Generalkosten (siehe § 22 der Dienstvorschrift) werden dabei auf die einzelnen Arbeiten lediglich nach der Höhe des auf dieselben aufgewendeten Arbeitslohnes und ohne Rücksicht auf den Werth der darauf verwendeten Materialien vertheilt.

Es wird jedoch von jeder Direktion alljährlich ein Normalprocentsatz der Arbeitslöhne festgesetzt, welcher als Vergütung für die Generalkosten den Spezialkosten der einzelnen Arbeiten zuzusetzen ist, soweit nicht etwa mit fremden Verwaltungen, Baufonds, Privaten ꝛc. besondere Vereinbarungen wegen der Höhe der zu berechnenden Generalkosten bestehen. Dieser Normalprocentsatz gilt aber nicht für die auf Titel 15 des Betriebsetats zu verrechnenden Kosten; vielmehr wird auf diesen Titel der nach Abzug aller in der vorgedachten Weise besonders berechneten Generalkosten verbleibende Rest derselben verbucht und zwar auf die einzelnen Positionen wiederum nach dem Maßstabe der auf sie in dem betreffenden Vierteljahre zu verbuchenden Arbeitslöhne.

Die für die einzelnen Fonds ꝛc. aufgestellten Erstattungsrechnungen bilden die Einnahme des Werkstatts-Etats und werden in das „Einnahme-

Journal" der Werkstatts-Verwaltung eingetragen. Sie sind, soweit die Fonds, welche die Beträge zu erstatten haben, von den Betriebsämtern verwaltet werden, an diese einzureichen, soweit sie andere Fonds oder Verwaltungen betreffen, der Direktion vorzulegen. Direktion und Betriebsämter sorgen sodann dafür, daß die Beträge dem Werkstätten-Vorschuß-Konto bei der Haupt- oder Betriebskasse erstattet werden.

Die Werkstätten legen nach Schluß jedes Vierteljahres einen Abschluß ihres Werkstätten-Kontos in Ausgabe und Einnahme und in Uebereinstimmung mit dem Werkstätten-Etat vor. Alljährlich dagegen legt die Hauptkasse Rechnung über die geführten Werkstätten-Vorschuß-Konti.

Schema für die Veranschlagung, Buchung und Rechnungslegung bei Eisenbahn-Neubauten unter Staatsverwaltung.

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Baueinnahme. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. ℳ
				Abtheilung A. Eigentliche Einnahmen.	
(a) **Verwerthung von Effekten.**	I	1		Nominalbetrag ausgegebener Stammaktien.	
		2		Nominalbetrag ausgegebener Prioritäts-Stammaktien.	
		3		Nominalbetrag ausgegebener Prioritäts-Obligationen.	
				ꝛc.	
(a) **Beiträge.**	II	1		Beiträge aus Staatsmitteln zum Bau der Bahn ꝛc. (Bei unentgeltlicher Ueberweisung von Grund und Boden ist der Betrag, eventuell schätzungsweise, zu ermitteln und nachrichtlich vor der Linie zu vermerken.)	
(a) **Etwaiger Ueberschuß aus dem Betriebe einer Bahnstrecke auf Kosten des Baufonds.**	III	2		Beiträge von Provinzen, Kreisen, Gemeinden und Privaten zum Bau der Bahn ꝛc. (Bei unentgeltlicher Ueberweisung von Grund und Boden ist der Betrag, eventuell schätzungsweise, zu ermitteln und nachrichtlich vor der Linie zu vermerken.)	
				Etwaiger Ueberschuß aus dem Betriebe einer Bahnstrecke auf Kosten des Baufonds.	
(a) **Sonstige Einnahmen.**	IV	1		Pächte und Miethen während der Bauzeit, soweit solche nicht zu den Rückeinnahmen gehören.	
		2		Kursgewinn aus verkauften Effekten.	
		3		Zinsen für angelegte Geldbestände und verspätete Einzahlungen ꝛc., Konventionalstrafen für solche, Agio-Gewinne, Einzahlungen, welche der Gesellschaft verfallen ꝛc.	
				Abtheilung B. Rückeinnahmen.	
Grunderwerb und Nutzungsentschädigung.	I			Rückeinnahmen beim Grunderwerb ꝛc.	
Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten.	II			Rückeinnahmen bei den Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten.	
	III			(entsprechend den einzelnen Ausgabetiteln.)	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. ℳ
Grunderwerb und Nutzungsentschädigung einschließlich der dadurch entstehenden Kosten.	I	1		Kosten der Erwerbung des Grundes und Bodens zur Herstellung der Bahn und deren Nebenanlagen, sowie derjenigen Ländereien, welche zur Entnahme oder zur Ablagerung von Boden dienen oder wegen Zerstückelung oder Unzugänglichkeit mit übernommen werden müssen und zur Disposition bleiben, einschließlich der Entschädigungen für Wirthschaftserschwerungen, Wasserentziehungen und andere Durchschneidungsnachtheile, sowie für Benachtheiligungen der Adjazenten.	
		2		Kosten für zu erwerbende, zu versetzende und umzubauende Gebäude und sonstige bauliche Anlagen.	
		3		Kultur-, Nutzungs- und Deteriorationsentschädigungen, insbesondere auch für vorübergehende Benutzung, für Zerstörung von Bäumen und Feldfrüchten, sofern sie nicht Vorarbeiten betreffen (Tit. XVIII.), für Bauplätze, Lagerplätze, Abgrabungen, Pächte, Miethen u. s. w.	
		4		Kosten für Leitung und Regelung des Grunderwerbs, für Vermessungen, soweit sie nicht Vorarbeiten betreffen (Tit. XVIII.), Diäten und Reisekosten von Kommissarien, Taxatoren, Richtern ꝛc., Prozeßkosten und sonstige gerichtliche Ausgaben, Kosten für Abgrenzungen und die dazu erforderlichen Grenzsteine.	
		5		Extraordinäre Ausgaben und Insgemeinkosten.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	ℳ Betrag.
Erd-, Fels- und Böschungsarbeiten, sowie Futtermauern etc. zur Herstellung des Bahnkörpers, einschließlich derjenigen zu den Wegeübergängen etc. nebst den zur Ausführung erforderlichen Geräthschaften.	II	1		Einrichtungsarbeiten für Passirbarmachung der Linie, Interimsbrücken ꝛc., Rodungs- und Abräumungsarbeiten.	
		2		Erd- und Felsbewegung (Lösen, Transportiren und Einbauen der Bodenmassen).	
			a.	Bildung des Planums der Bahn und der Bahnhöfe, einschließlich der Nebenanlagen, als: Wegeübergänge, Parallelwege ꝛc., Ankauf von Schüttungsboden, Anlage von Schutz- und Entwässerungsgräben, Verlegung von kleinen Wasserläufen und Deichen, Beschaffung von Vorfluth- und Uferdeckungsanlagen, Drainirungen im Planum.	
			b.	Beschaffung, Anmiethung und Unterhaltung der Transportmittel, als Lokomotiven und Erdwagen, Kippkarren, Handkarren ꝛc. und der Geräthe; Feuerungs- und Schmiermaterialien, Betriebskosten und sonstige Nebenausgaben, Wächterhütten, Buden, Baracken, einschließlich der Miethe für derartige Räume.	
			c.	Specielle Bauaufsicht und Schachtmeistergeld.	
		3		Gewöhnliche Böschungsarbeiten: Planiren der Böschungen in den Auf- und Abträgen, Gräben ꝛc., Befestigung derselben durch Mutterboden, Besaamung und Rasenbekleidung incl. Gewinnung des Mutterbodens, bezw. Rasens und Unterhaltung bis zum Begrünen und Anwachsen, incl. Schachtmeistergeld.	
		4		Besondere Befestigungen der Böschungen: Pflasterung derselben und Ausführung von Futtermauern (soweit sie nicht mit Brücken und anderen Bauwerken in Verbindungen stehen, bei denen sie mitberechnet werden), Stein- und Faschinenpackungen, Einlegung von Drainröhren, Sickerkanälen und Rigolen ꝛc., Herstellung von Flechtzäunen und Pflanzungen, Befestigung von Schutz-	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. M
	II			dämmen gegen Wasserbeschädigungen, Deckungen durch Buschwerk und Zweige gegen Sandverwehungen 2c., incl. Schachtmeistergeld.	
		5		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen und Banketts, Revêtements, Futtermauern, 2c. bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
		6		Extraordinäre Ausgaben als: Ausmauern von Seitengräben, Aushebung von quelligen Bodenstellen und Ergänzung durch trockenen Boden, Beseitigung von Rutschungen in den Auf- und Abträgen, Verlegung und Reparatur von Chausseen und sonstigen Wegen, Ausfüllung verlassener Wasserläufe und Schluchten, Ableitung wilder Gewässer, Wiederherstellungsarbeiten bei Zerstörungen durch höhere Gewalt; Wächter- und Botenlöhne, Tagelöhne und Kosten für sonstige Leistungen bei Absteckungen und Nivellements behufs Anlage des Bahnkörpers 2c.	
Einfriedigungen, jedoch ausschließlich derjenigen der Bahnhöfe.	III	1		Einfriedigungen, als: Hecken, Zäune, massive Mauern 2c.	
		2		Schutzanlagen gegen Schneeverwehungen (Pflanzungen, Flechtzäune, Hecken und Dämme 2c.).	
		3		Anpflanzungen neben der Bahn in Schachtgruben 2c.	
		4		Unterhaltung dieser Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
Wegeübergänge, einschließlich der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen nebst allem Zubehör.	IV	1		Wegeübergänge im Niveau.	
			a.	Befestigung des Ueberganges und der Rampen durch Pflasterung, Chaussirung oder Bekiesung 2c.	
			b.	Barrieren zur Absperrung des Ueberganges mit den nöthigen Geländern, Zugvorrichtungen, Glocken, Laternen, Warnungstafeln, Prellsteinen, Haltepfählen 2c.	
			c.	Seitendurchlässe 2c.	
			d.	Für unvorhergesehene Fälle.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. ℳ
	IV	2		Parallelwege.	
			a.	Befestigung des Parallelweges durch Pflasterung, Chaussirung oder Bekiesung ꝛc.	
			b.	Parallelwegsbrücken ꝛc.	
			c.	Für unvorhergesehene Fälle.	
		3		Wege- und Bahn-Ueber- oder Unterführungen. (Jedes Bauwerk erhält eine besondere, nach der Bahnstationirung fortlaufende Nummer.)	
		4		Unterhaltung vorgenannter Objekte bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
Durchlässe und Brücken.	V	1		Durchlässe und Brücken bis einschließlich 10 m Lichtweite der größten Oeffnung. (Die Röhren-Durchlässe [von Eisen, Thon ꝛc.] sind summarisch wie Titel IV Position 1 und 2 nachzuweisen. Alle massiven Brücken und Durchlässe sind getrennt unter einer besonderen, — nach der Bahnstationirung fortlaufenden Nummer — zu veranschlagen.)	
		2		Brücken von mehr als 10 m Lichtweite der größten Oeffnung, sowie sämmtliche Viadukte. (Jedes Bauwerk erhält eine besondere, nach der Bahnstationirung fortlaufende Nummer.)	
Tunnels.	VI			(Jeder Tunnel erhält zunächst eine besondere Nummer und unter derselben die nachfolgenden Positionen.)	
		1		Erd- und Felsarbeiten incl. des Transports, des Einbauens bezw. Ablagerns der Ausbruchsmassen, Kosten der Auszimmerung.	
		2		Maurerarbeiten incl. Material und Lehrgerüste.	
		3		Abteufung von Schächten.	
		4		Maschinelle Einrichtungen und deren Betrieb, besondere Entwässerungs- und Wasserhaltungsarbeiten, Förderbahnen, Geräthe, Utensilien.	
		5		Unterhaltung des Tunnels bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
Oberbau nebst allen Nebensträngen und zugehörigen Ausweichungen.	VII	1		Bettungsmaterial. Beschaffung des Bettungsmaterials, dessen Transport an oder auf das Planum ꝛc.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Interposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. ℳ
	VII	2		Hölzerne Schwellen. Beschaffung, Imprägnirung und Zubereitung der Schwellen, Transport derselben bis in die Streckendepots, einschließlich der Weichenschwellen (Beschaffung der erforderlichen Apparate und Geräthe) ꝛc.	
		3		Eiserne Schwellen. Beschaffung und Zurichtung der Schwellen, Transport derselben bis in die Streckendepots, einschließlich der Weichenschwellen (Beschaffung der erforderlichen Apparate und Geräthe) ꝛc.	
		4		Schienen. Beschaffung und Zurichtung der Schienen incl. Kosten der Aufsicht bei der Fabrikation, der Abnahme, des Verwiegens, Diäten, Reisekosten, Transport der Schienen bis in die Streckendepots ꝛc.	
		5		Kleineisenzeug. Beschaffung des Kleineisenzeugs, Kosten der Abnahme, des Sortirens, Verwiegens, Vertheilens und des Transports bis in die Streckendepots ꝛc.	
		6		Weichen. Beschaffung der Zungenvorrichtungen, Herzstücke, Kreuzungsstücke, Zwangsschienen, Stellvorrichtungen und aller sonstigen Weichentheile, mit Ausschluß der Weichenlaternen, und Transport sämmtlicher Gegenstände bis in die Streckendepots ꝛc.	
		7		Verlegen des Oberbaues einschließlich der Weichen. Regulirung des Planums, Einbringen und Reguliren des Bettungsmaterials, Anlage von Sickerkanälen, Nacharbeiten an den Schienen, Schwellen, dem Kleineisenzeuge und den Weichen, Legen und Richten des Bahngestänges und der Weichen, Stopfen und Verfüllen der Schwellen, Schlußregulirung ꝛc. einschließlich des Transports der Materialien von den Streckendepots bis zur Verwendungsstelle.	
		8		Anlage von Centralstellapparaten.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	ℳ Betrag.
	VII	9		Arbeitsgeräthe. Beschaffung und Instandhaltung derselben.	
		10		Unterhaltung des Oberbaues bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
		11		Verschiedene Ausgaben.	
Signale, nebst den dazu gehörigen Buden u. Wärterwohnungen.	VIII	1		Elektromagnetische Anlagen.	
			a.	Elektromagnetische Telegraphenleitung nebst Zubehör als: Beschaffung der Telegraphenstangen, des Drahts, der Isolatoren u. s. w.; Herstellung der Leitung; Geräthe ꝛc.	
			b.	Beschaffung und Aufstellung der Sprechapparate mit zugehörigen Einrichtungen und Anschlüssen in den Gebäuden, Blockapparate, Apparate zum Läuten, Glockenwerke, Batterien, Blitzableiter, Telephone, elektr Geschwindigkeitskontrollapparate ꝛc.	
		2		Optische Signale. Optische Telegraphen, Vorsignale, Signallaternen, Korbscheiben, Weichenlaternen, Signalfahnen ꝛc.	
		3		Akustische Signale Signalhörner und Mundpfeifen des Bahnbewachungspersonals, Knallkapseln nebst Patronentaschen ꝛc.	
		4		Wärterbuden incl Ausrüstung.	
		5		Bahnmeister- und Bahnwärterwohnungen auf freier Strecke nebst den dazu erforderlichen Nebenanlagen.	
		6		Abtheilungszeichen als: Kilometer- und Nummersteine, Neigungs- u. Krümmungszeiger, Revisionstafeln, Zeichen für Dienstgrenzen ꝛc.	
		7		Unterhaltung vorstehender Objekte bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
				(Jeder Bahnhof erhält zunächst eine besondere Nummer und unter derselben die nachfolgenden Positionen.)	
Bahnhöfe und Haltestellen nebst allem Zubehör an Gebäuden, ausschließlich Werkstattsanlagen aller Art.	IX	1		Entwässerungen, Abzugskanäle, Drainirungen ꝛc.	
		2		Empfangsgebäude, Wartehallen.	
		3		Perrons, Perronüberdachungen nebst Tunnels und Treppen für den Personen- und Gepäckverkehr.	
		4		Retiraden.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	ℳ Betrag.
	IX	5		Innere Ausstattung und Beleuchtung der Empfangsgebäude und Retiraden; Ausmöblirung und Ausstattung der Warteräume, Stationsbureauräume, Kommissionszimmer ꝛc.	
		6		Verwaltungsgebäude, einschließlich der inneren Ausstattung.	
		7		Dienstwohngebäude nebst Zubehör.	
		8		Wirthschaftsgebäude, Brunnen, Eiskeller, Backöfen, Stall-, Spritzen- und sonstige Nebengebäude, Gerätheschuppen, Arbeiterbuden, Badeanstalten, Uebernachtungslokale, Wascheinrichtungen, Aschgruben ꝛc.	
		9		Arbeiter-Familienwohnhäuser.	
		10		Lokomotivschuppen nebst den darin befindlichen Geleisen, Arbeitsgruben, Kanälen, Hebekrähnen, Drehscheiben, Schiebebühnen, Wasserleitungsröhren, Wasserkrähnen ꝛc.	
		11		Koks-, Kohlen-, Torfschuppen, Kohlenladebühnen.	
		12		Wagenschuppen nebst den darin befindlichen Geleisen, Arbeitsgruben, Kanälen, Hebekrähnen, Drehscheiben, Schiebebühnen ꝛc.	
		13		Güterschuppen, Steuerschuppen, Lagerhäuser, einschließlich der festen Wandkrähne und der inneren Einrichtung und Beleuchtung.	
		14		Güter-, Vieh- und Wagenrampen, Viehhöfe, feste und transportable Krähne, Centesimalwaagen, Lademesser ꝛc.	
		15		Sturz- und Ladevorrichtungen für Kohlen, Erze ꝛc.	
		16		Wasserstationsgebäude mit Ausrüstung und Zubehör an Brunnen, Wasserfiltern, Fassung von Quellen ꝛc., sowie an Reservoirs und Wasserhebungsmaschinen ꝛc.	
		17		Feuer-, Lösch- und Reinigungsgruben außerhalb der Gebäude.	
		18		Drehscheiben, Schiebebühnen	
		19		Magazingebäude, Petroleumkeller ꝛc.	
		20		Weichensteller-, Portier-, Signalbuden einschl. der inneren Ausstattung.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. ℳ
	IX	21		Einfriedigungen und Thore.	
		22		Pflasterungen, Chaussirungen.	
		23		Pflanzungen und Gartenanlagen.	
		24		Aeußere Ausrüstung der Bahnhöfe: Wasserleitungsanlagen, Anlagen zur Gas-, elektrischen oder sonstigen Beleuchtung der Bahnhöfe außerhalb der Gebäude einschließlich der Gasleitungen, Kandelaber und Laternen; Stationsuhren Signalglocken, Stationsanzeiger, Prellblöcke, Distanzepfähle ꝛc.	
		25		Feuerlöschgeräthschaften (Feuerspritzen, Eimer, Leitern) und sonstige Geräthe ꝛc.	
		26		Unterhaltung des Bahnhofes bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
		27		Insgemein: Baubuden und sonstige provisorische Anlagen für die Bauausführung, Bauschuppen, Aborte für die Arbeiter, Einzäunung der Bauplätze, Zufuhrwege, Geräthe, Aufräumung der Bauplätze ꝛc., sowie Kosten für unvorhergesehene Fälle.	
Werkstattsanlagen.	X			(Größere selbständige Werkstätten-Bahnhöfe sind wie ein besonderes Bauunternehmen zu behandeln und demgemäß in besonderen Anschlägen nach dem vorliegenden Formulare zu veranschlagen. Hier sind nur die Endsummen der Anschläge nachzuweisen. Für kleinere Werkstattsanlagen auf den Betriebsbahnhöfen ist die nachfolgende Eintheilung maßgebend.)	
		1		Werkstattsgebäude, einschließlich der Werkstattsmaterialiendepots.	
		2		Verwaltungs-, Bureau- u. Dienstwohngebäude.	
		3		Oberbau.	
		4		Aeußere und innere Ausrüstung der Werkstattsanlagen.	
		5		Unterhaltung der Werkstattsanlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
Außerordentliche Anlagen, als Flußverlegungen, Durchführung durch Festungswerke.	XI	1		Fluß- und Stromverlegungen. Flußregulirungen.	
		2		Außerordentliche Chaussee- und Wegeanlagen.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. ℳ
	XI	3		Führung der Bahn durch Festungswerke und sonstige fortifikatorische Anlagen, sowie für militärische Zwecke.	
		4		Anlage von Häfen nebst deren Verbindungsbahnen.	
		5		Anlage von Koksanstalten; Anstalten zur Bereitung von Steinkohlen oder Fettgas, Imprägnirungsanstalten 2c. nebst den zugehörigen Geleisanschlüssen.	
		6		Anderweite außerordentliche Anlagen, als schiefe Ebenen, Trajekte, Fähranstalten u. dergl.	
		7		Unterhaltung solcher Anlagen bis zur Uebernahme durch den Betrieb.	
Betriebsmittel.	XII	1		Lokomotiven und Tender nebst Reservestücken, Utensilien, Controlapparaten und allem sonstigen Zubehör.	
		2		Personenwagen incl. Bremsen und Reservestücke.	
		3		Gepäck- und Güter-, Vieh-, Langholz-, Kohlen- und Arbeitswagen incl. Bremsen und Reservestücke.	
		4		Dräsinen und Bahnmeisterwagen, Schneepflüge, Bahnrevisionswagen.	
		5		Alle Utensilien und Betriebsgeräthe, welche außer den bei Pos. 1 berücksichtigten zur Ausrüstung der Züge erforderlich sind, als Wagenwinden, Brechstangen, Schraubenschlüssel, Zugleinen, Wagenlaternen, Schmierutensilien, Signaleinrichtungen, transportable Telegraphenapparate, Kontrolapparate, Ausrüstung der Gepäckwagen, Apparate bei Unglücksfällen incl. der chirurgischen Instrumente 2c.	
		6		Sonstige Ausgaben, als: Kosten für Versuche, Transporte, Probefahrten 2c., welche bei Beschaffung der Betriebsmittel erwachsen 2c.	
Verwaltungskosten.	XIII	1		Gehälter, Wohnungsgeldzuschüsse bezw. Miethsentschädigungen, Diäten und Reisekosten der Mitglieder der bauleitenden Verwaltung, sowie aller Baubeamten, Feld-	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. ℳ
	XIII			messer, Zeichner, Bureau- und Kassenbeamten, der Bauaufseher, überhaupt des gesammten Verwaltungs-, Aufsichts- und Kassenpersonals, mit Ausnahme der etwa bei den einzelnen Bauwerken zu verrechnenden Löhne für Unteraufseher, Polirer ꝛc., sowie mit Ausnahme der bei Titel I zu verrechnenden Kosten.	
		2		Einrichtung und Möblirung der Bureaus, Beschaffung der Bureauutensilien, der Meßinstrumente, Zeichnengeräthe, Bücher, Karten, Zeichnungen, Modelle u. s. w.	
		3		Sonstige Bureaukosten, insbesondere Bureaumiethen, Kosten der Heizung, Reinigung und Erleuchtung der Bureaus, Schreib- und Zeichnenmaterialien, Zeitungsabonnements, Insertionskosten, Auktionsgebühren, Porto, Botenlöhne u. s. w.	
		4		Pfähle, Signalstangen, Fixpunkte ꝛc.	
		5		Tagelöhne bei den Vermessungen, Bodenuntersuchungen, Bohrungen ꝛc., Beschaffung oder Anmiethung von Wächterhütten, Nachen ꝛc. und sonstige bei den Vorarbeiten vorkommende Ausgaben, als Frachtentschädigungen ꝛc.	
Insgemein.	XIV	1		Besondere provisorische Anlagen zum Beginn des Betriebes vor der gänzlichen Vollendung der Bahn.	
		2		Für Projektveränderungen während des Baues, Wiederherstellung einzelner Bauwerke bei Zerstörung oder Beschädigung durch höhere Gewalt, für nicht zu deckende Verluste an Baumaterialien ꝛc.	
		3		Baupolizei und Krankenverwaltung, z. B. Einrichtung von Lazarethen, Remuneration der Bahnärzte, Abfindungsgelder an verunglückte Beamte und Arbeiter nebst deren Familien ꝛc.	
		4		Für Eröffnungs- und andere Festlichkeiten.	
		5		Extraordinäre Gratifikationen und Remunerationen für Beamte, Prämien ꝛc.	

Bezeichnung des Titels.	Titel.	Position.	Unterposition.	Bauausgabe. Nähere Angabe des Inhalts der Titel.	Betrag. M
	XIV	6		Anderweite unvorhergesehene Kosten.	
Etwaige Ausfälle beim Betriebe einer Strecke auf Kosten des Baufonds.	XV				
Zinsen während der Bauzeit.	XVI				
Coursverluste.	XVII				
Erste Dotirung des Reserve- etc. Fonds.	XVIII			(Der betreffende Fonds ist hier anzugeben.)	

Staatshaushalts-Etat.

Kap.	Tit.	Einnahme.	Betrag für 1. April 1891/92. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 1891/92 mehr ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
		A. Einzelne Einnahmezweige.								
		I.								
		II.								
		III.								
		IV. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.								
		Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten.								
		Für Rechnung des Staats verwaltete Eisenbahnen.								
10.	1–6.	Vom Staate verwaltete Eisenbahnen								
11/17.	—	Fallen aus.								
18.	—	Main-Neckar-Bahn								
19.	—	Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn								
20.	1–7.	Privat-Eisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist								
21.	1.	Sonstige Einnahmen . . .								
		B. Dotationen und allgemeine Finanz-Verwaltung.								
		C. Staats-Verwaltungs-Einnahmen.								

Ausgabe.

Kap.	Tit.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 1891/92. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus ℳ	₰	Mithin sind für 1891/92 mehr ℳ	₰	weniger ℳ	₰
		Dauernde Ausgaben.								
		A. Betriebs-, Erhebungs- und Verwaltungskosten der einzelnen Einnahmezweige.								
		I.								
		II.								
		III.								
		IV. Ministerium der öffentlichen Arbeiten.								
		Verwaltung der Eisenbahn-Angelegenheiten.								
		Für Rechnung des Staats verwaltete Eisenbahnen.								
23.	1–19.	Vom Staate verwaltete Eisenbahnen								
24/28.	—	Fallen aus.								
29.	1–2.	Main-Neckar-Bahn								
30.	1–2.	Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn								
31.	1–4.	Zinsen und Tilgungsbeträge								
32.	1-18.	Centralverwaltung u. Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin								
33.	—	Fällt aus.								
		B. Dotationen und allgemeine Finanz-Verwaltung.								
		C. Staats-Verwalt.-Ausgaben.								
		Einmalige und außerordentliche Ausgaben.								

Etat
der
Eisenbahn-Verwaltung.

Kapitel.	Titel.	Einnahme.	Betrag für 1 April 189/9 M	₰	Der vorige Etat setzt aus. M	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. M	₰	weniger. M	₰
		A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen.								
10.		**Vom Staate verwaltete Eisenbahnen.**								
	1.	Aus dem Personen- und Gepäckverkehr .								
	2.	Aus dem Güterverkehr								
	3.	Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter								
	4.	Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln								
	5.	Erträge aus Veräußerungen								
	6.	Verschiedene sonstige Einnahmen . . .								
		Summa Kap. 10 . .								
11-17.		Vakat.								
18.		**Main-Neckar-Eisenbahn.**								
		Antheil an dem Reinertrage								
		Summa Kap. 18 für sich.								
19.		**Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn.**								
		Antheil an der Brutto-Einnahme . . .								
		Summa Kap. 19 für sich.								
		Hierzu: " " 18 . . .								
		" " 11 bis 17								
		" " 10 . .								
		Summa A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen.								
20.		**B. Privateisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist.**								
	1.	**Kiel-Eckernförde-Flensburger Eisenbahn.**								
		Dividende von dem Staatsantheile an den Stamm- und den Stamm-Prioritätsaktien								

Kapitel.	Titel.	Einnahme.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(20.)		Uebertrag .								
	2.	**Altdamm-Colberger Eisenbahn.**								
		Dividende von dem Staatsantheile an den Stamm- und den ungarantirten Stamm-Prioritätsaktien								
	3.	**Stargard-Cüstriner Eisenbahn.**								
		Dividende von dem Staatsantheile an den Stamm- und den ungarantirten Stamm-Prioritätsaktien								
	4.	**Kreis Oldenburger Eisenbahn.**								
		Dividende von dem Staatsantheile an den Stammaktien und den sonstigen im Staatsbesitze befindlichen dergl. Aktien .								
	5.	**Werra-Eisenbahn.**								
		Dividende von den im Staatsbesitze befindlichen Stammaktien								
	6.	**Priegnitzer Eisenbahn.**								
		Dividende von dem Staatsantheile an den Stamm- und Stamm-Prioritätsaktien .								
	7.	**Kreis Altenaer Schmalspur-Eisenbahnen.**								
		Dividende von dem Staatsantheile an den Aktien								
		Summa B. Privateisenbahnen, bei welchen der Staat betheiligt ist								
21.		**C. Sonstige Einnahmen.**								
	1.	Sonstige Einnahmen								
		Summa C .								
		Hierzu: = B .								
		= A .								
		Summa der Einnahmen .								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	ℳ	₰	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Darunter künftig wegfallend. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
		Dauernde Ausgaben.												
		A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen.												
23.		**Vom Staate verwaltete Eisenbahnen.**												
		Abtheilung I.												
		Persönliche Ausgaben.												
		Gehälter.												
	1.	— Präsidenten der Direktionen mit je — Mark;												
		— Mitglieder der Direktionen (darunter — Abtheilungsdirigenten) und Betriebsdirektoren von — Mark bis — Mark durchschnittlich — Mark: Zulagen für die Abtheilungsdirigenten und für Vertretung der Präsidenten je — Mark;												
		— Mitglieder der Betriebsämter, Eisenbahn-Bau- und Betriebs- bezw. Maschineninspektoren, Verkehrsinspektoren und Dirigent der früheren technischen Eisenbahnschule, letzterer künftig wegfallend, — Stelle für — Monate, von — Mk. bis — Mk., durchschnittlich — Mk., dazu künftig wegfallend — Mark, welche ein Verkehrsinspektor über das Höchstgehalt hinaus bezieht;												
		— Telegrapheninspektoren von — Mk. bis — Mk., durchschnittlich — Mk.												
		Zusammen .												
		Davon ab: die Gehälter für die bei der Werkstätten- und Neubauverwaltung beschäftigten Beamten mit rund . .												
		Bleiben Summa Tit. 1 .												
		(— Beamte erhalten Dienstwohnung.)												
	2.	— Hauptkassen-Rendanten mit je — Mark;												
		— Betriebskassen-Rendanten von — Mk. bis — Mark;												
		— Hauptkassen-Kassirer von — Mark bis — Mark;												

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	ℳ	₰	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Darunter künftig wegfallend. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(23.)	(2.)	— Buchhalter, Eisenbahnsekretäre (darunter — technische) und Lehrer der früheren technischen Eisenbahnschule, davon — Lehrer künftig wegfallend und — Stelle für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Betriebssekretäre (darunter — technische), davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Betriebs- und Verkehrskontroleure von — Mark bis — Mark; eine Betriebskontroleurstelle wird nach dem Ausscheiden des gegenwärtigen Inhabers durch eine Eisenbahnsekretärstelle ersetzt, weshalb der Unterschiedsbetrag zwischen den Mindestgehältern beider Klassen mit — Mark als künftig wegfallend bezeichnet ist;												
		— Zeichner und Kanzlisten 1. Klasse von — Mark bis — Mark;												
		— Zeichner und Kanzlisten, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Billetdrucker, Kassendiener und Bureaudiener von — Mk. bis — Mk.												
		Zusammen .												
		Davon ab: die Gehälter für die bei der Werkstätten-, Gasanstalts- und Neubauverwaltung beschäftigten Beamten mit rund												
		Bleiben Summa Tit. 2 .												
		(— Beamte erhalten Dienstwohnung; — Beamte sind berechtigt, das Feuerungsmaterial zu ihrem eigenen Bedarf gegen die bestimmungsmäßige Entschädigung aus den Vorräthen der Behörde zu entnehmen. Für die Wahrnehmung von Vizewirthsgeschäften bezieht — Beamter jährlich — Mk. aus Ausgabe-Tit. 10.)												
	3.	— Stations-Vorsteher 1. Klasse von — Mark bis Mark, eine Stelle												

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	ℳ	₰	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Darunter künftig wegfallend ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(23.)	(3.)	kommt nach dem Ausscheiden des gegenwärtigen Inhabers in Wegfall;												
		— Stations-Vorsteher 2. Klasse und Schiffs-Kapitän 1. Klasse, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Stations-Aufseher, Stations-Assistenten und Schiffs-Kapitäne 2. Klasse, davon — für — Monate, während — Schiffs-Kapitän — Klasse künftig wegfällt, von — Mark bis — Mark;												
		— Telegraphisten, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Rangir- und Wagenmeister, davon für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Weichensteller 1. Klasse, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Portiers, Billetschaffner, Weichensteller, Krahnmeister und Brückenwärter, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Bahnmeister, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark; eine Stelle kommt nach dem Ausscheiden des gegenwärtigen Inhabers in Wegfall:												
		— Telegraphen-Aufseher von — Mark bis — Mark;												
		— Bahn- und Krahnwärter, sowie Nachtwächter, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark.												
		Zusammen .												
		Davon ab: die Gehälter für die bei der Werkstättenverwaltung und für fremde Bahnverwaltungen beschäftigten Beamten mit rund												
		Bleiben Summa Tit. 3 .												
		(— Beamte erhalten Dienstwohnung.)												

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	ℳ	₰	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Darunter künftig wegfallend. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(23.)	4.	— Stationskassen-Rendanten und Güterexpeditions-Vorsteher von — Mark bis — Mark;												
		— Stations-Einnehmer, Güter-Expedienten und Güter-Kassirer, von — Mark bis — Mark;												
		— Lademeister, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Lokomotivführer, Schiffs-Maschinisten und Maschinist bei der elektrischen Beleuchtungsanlage zu Bremen, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Lokomotivheizer, Maschinenwärter, Trajektheizer und Brückengeldeinnehmer, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Zugführer und Steuerleute, davon — für — Monate, während — Steuermann künftig wegfällt, von — Mark bis — Mark;												
		— Packmeister, davon — für — Monate, von — Mk. bis — Mark;												
		— Schaffner, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Bremser und Matrosen, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Werkstätten-Vorsteher, davon — für — Monate, von — Mk. bis — Mk.;												
		— Werkmeister, davon — für — Monate, von — Mark bis Mark;												
		— Werkführer von — Mk. bis — Mk.;												
		— Materialien-Verwalter 1. Klasse von — Mark bis — Mark;												
		— Materialien-Verwalter 2. Klasse, davon — für — Monate, von — Mark bis — Mark;												
		— Magazin-Aufseher, davon — für — Monate, von — Mk. bis — Mk.;												
		Zusammen .												

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	ℳ	₰	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Darunter künftig wegfallend. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(23.)	(4.)	Davon ab: die Gehälter für die bei der Werkstätten- und Gasanstaltsverwaltung, der Ferntriebanlage des Hauptbahnhofs zu Frankfurt a. M. und für fremde Bahnverwaltungen beschäftigten Beamten mit rund . . .												
		Bleiben Summa Tit. 4 .												
		(— Beamte erhalten Dienstwohnung; außerdem beziehen — Beamte für Dienstkleidung im Ganzen — Mk. — Pf. aus Ausgabe-Tit. 7, sowie ein Beamter für Leitung der Gasanstalt in Hannover eine nicht pensionsfähige Remuneration von jährlich — Mark für Rechnung der gedachten Anstalt.)												
		Hierzu: Summa Tit. 3 .												
		" " 2 .												
		" " 1 .												
		Summa Tit. 1 bis 4 .												
		Bemerkung. Von den Fahr-, Stunden- und Nachtgeldern, sowie den Prämien für Materialersparnisse (Tit. 7) sind anzurechnen bei der Pensionirung der Lokomotivführer und Schiffs-Maschinisten 350 Mark, der Zugführer und Packmeister 300 Mk., der Lokomotivheizer 250 Mk., der Schiffs-Kapitäne und Steuerleute, sowie der Schaffner und Bremser 200 Mk., der Trajektheizer 180 Mk., der Matrosen 150 Mk. Diese Beträge treten bei Bemessung der Pension dem Gehaltssatze, welchen der Beamte zur Zeit der Pensionirung bezieht, hinzu, und zwar auch dann, wenn dieser Gehaltssatz das höchste Normalgehalt der betreffenden Beamtenklasse (§ 10 Nr. 4 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872) erreicht hat.												
	4a.	Vergütungen an frühere Mitglieder von Direktionen u. s. w. verstaatlichter Privateisenbahnen, künftig wegfallend												
		Summa Tit. 4a für sich.												

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	M	Pf	Betrag für 1. April 189./9. M	Pf	Darunter künftig wegfallend. M	Pf	Der vorige Etat setzt aus. M	Pf	Mithin sind für 189./9. mehr. M	Pf	weniger. M	Pf
(23.)	5.	Zu Wohnungsgeldzuschüssen für die Beamten												
		Davon ab: die Wohnungsgeldzuschüsse für die bei der Werkstätten-, Gasanstalts- und Neubauverwaltung, sowie der Ferntriebanlage des Hauptbahnhofs zu Frankfurt a. M. und für fremde Bahnverwaltungen beschäftigten Beamten mit rund												
		Bleiben .												
		Summe Tit. 5 für sich.												
		Bemerkung. Diejenigen Beamten, welchen der Wohnungsgeldzuschuß nach Maßgabe des Gesetzes vom 12. Mai 1873 (Ges.-Samml. S. 209) so lange nicht gewährt werden kann, als sie in einem außerhalb des Deutschen Reiches gelegenen Orte stationirt sind, beziehen aus Tit. 6 eine den Tarifsätzen des Wohnungsgeldzuschusses entsprechende Ortszulage. Bei Bemessung der Pension dieser Beamten wird nach § 6 des gedachten Gesetzes der Durchschnittssatz des Wohnungsgeldzuschusses für die Servisklassen I bis V in Anrechnung gebracht.												
		Andere persönliche Ausgaben.												
	6.	Diätarische Besoldungen u. s. w., Stellenzulagen, Orts- und Theuerungszulagen, Miethsentschädigungen u. s. w., davon künftig wegfallend — Mark, Tage- und Stücklöhne, künftig wegfallende Zulagen an frühere Gesellschaftsbeamte												
		Davon ab: die Stellenzulagen und Miethsentschädigungen, sowie künftig wegfallenden Zulagen an frühere Gesellschaftsbeamte (— Mark) für die bei der Werkstätten-, Gasanstalts- und Neubauverwaltung, sowie der Ferntriebanlage des Hauptbahnhofs zu Frankfurt a. M. und für fremde Bahn-												

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	M	₰	Betrag für 1. April 189./9. M	₰	Darunter künftig wegfallend. M	₰	Der vorige Etat setzt aus. M	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. M	₰	weniger. M	₰
(23.)	(6.)	verwaltungen beschäftigten Beamten mit rund												
		Bleiben .												
		Summa Tit. 6 für sich.												
		(— Beamte erhalten Dienstwohnung; — Beamte erhalten freie Dienstwohnung, welche bei geeigneter Gelegenheit in Wegfall kommt.)												
		Bemerkung. Die unter Tit. 1 bis 4 und 6 erwähnten Dienstwohnungen können auch Beamten anderer Klassen oder Hülfsbeamten der Eisenbahnverwaltung überwiesen werden.												
	7.	Tagegelder und Reisekosten, Umzugskosten, Stellvertretungskosten, Kommandogelder u. s. w., Fahr-, Stunden- und Nachtgelder, Prämien für Materialersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs-, Schienenbrüchen und dergleichen, für Dienstkleidung und Dienstkleider-Entschädigung, davon künftig wegfallend — Mark — Pf., Mankogelder für Kassenführer, für die Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen und die Besorgung des Privat-Depeschenverkehrs												
		Summa Tit. 7 für sich.												
	8.	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen an Beamte . . .												
		Davon ab: die außerordentlichen Remunerationen und Unterstützungen für die bei der Werkstätten-, Gasanstalts- und Neubauverwaltung, sowie der Ferntriebanlage des Hauptbahnhofs zu Frankfurt a. M. und für fremde Bahnverwaltungen beschäftigten Beamten mit rund												
		Bleiben .												
		Summa Tit. 8 für sich.												
	9.	Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene, Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern, einschließlich												

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	ℳ ₰	Betrag für 1. April 189./9. ℳ ₰	Darunter künftig wegfallend. ℳ ₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ ₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ ₰	Mithin sind für 189./9. weniger. ℳ ₰
(23.)	(9.)	der Heilmittel und des Honorars der Bahnärzte, Zuschüsse zu Krankenkassen, statutmäßige Pensionen u. s. w. an Beamte und deren Hinterbliebene, andere Pensions- u. s. w. Bezüge, Zuschüsse zu Pensionskassen für Arbeiter, Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte, sowie Pensionen und Unterstützungen an Hinterbliebene von Beamten						
		Davon ab: die Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene und die Zuschüsse zu Krankenkassen und Pensionskassen für Arbeiter, soweit solche auf die Werkstätten-, Gasanstalts- und Neubauverwaltung, sowie die Ferntriebanlage des Hauptbahnhofs zu Frankfurt a. M. entfallen, mit rund						
		Bleiben .						
		(Die von dem unter Tit. 9 enthaltenen Fonds „Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte, sowie Pensionen und Unterstützungen an Hinterbliebene von Beamten“ von — Mark am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.)						
		Summa Tit. 9 für sich.						
		Hierzu: = = 8 . . .						
		= = 7 . . .						
		= = 6 . . .						
		Summa Tit. 6 bis 9 .						
		Abtheilung II.						
		Sächliche Ausgaben.						
		Allgemeine Kosten.						
	10.	Bureaubedürfnisse, Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Diensträume u. s. w., Instandhaltung und Ergänzung der Inventarien, Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke, Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, einschließlich der Kosten für deren Unter-						

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(23.)	(10.)	haltung, Kosten für Bekanntmachungen, Portokosten und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen, Gerichtskosten, Stempel u. s. w., Feuer- und andere Versicherungsbeträge, Kosten des Geldverkehrs mit Banken								
		Summa Tit. 10 für sich.								
	11.	Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten								
		Summa Tit. 11 für sich.								
	12.	Ersatzleistungen, insbesondere für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Emballagen, sowie für Lieferfrist-Ueberschreitungen, Entschädigungen auf Grund der Haftpflichtgesetze, Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze, Ascendentenrenten, Heilungskosten und Sterbegelder auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes, sonstige Entschädigungen, insbesondere Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten, Lager-, Stand- und Wiegegeld, erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken, sowie Betriebsmitteln in Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen, Kosten von Konferenzen, Generalversammlungen u. s. w., einschließlich des damit verbundenen Repräsentationsaufwandes, Ausschmückung der Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude bei festlichen Gelegenheiten u. s. w.								
		Summa Tit. 12 für sich.								
		Hierzu: " " 11 . . .								
		" " 10 . . .								
		Summa Tit. 10 bis 12 . .								
	13.	Unterhaltung der Bahnanlagen								
		Summa Tit. 13 für sich.								
		Bemerkungen.								
		a) Behufs Beschaffung von Kies können auch zur Kiesgewinnung geeignete Grundstücke angekauft werden.								
		b) Die Tit. 13, 16 und 17a übertragen sich gegenseitig. Die von den Fonds dieser Titel am Jahresschlusse ver-								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(23.)	(13.)	bleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.								
		Kosten des Bahntransports (ausschließlich der in Tit. 17 verwiesenen Erneuerungen).								
	14.	Kosten der Züge								
	15.	Unterhaltung der Betriebsmittel, einschließlich der fremden, sofern sie der Verwaltung zur Last fällt								
		Bemerkung. Die Titel 15 und 17 übertragen sich gegenseitig. Die von den Fonds dieser Titel am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.								
		Summa Tit. 14 und 15 .								
		Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.								
	16.	Erneuerung des Oberbaues								
		(Bemerkung wie zu Kap. 23 Tit. 13 unter b.)								
	17.	Erneuerung der Betriebsmittel								
		(Bemerkung wie zu Kap. 23 Tit. 15.)								
		Summa Tit. 16 und 17 .								
	17a.	Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, einschließlich der für Werkstätten und Gasanstalten .								
		Summa Tit. 17a für sich.								
		(Bemerkung wie zu Kap. 23 Tit. 13 unter b.)								
	18.	Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten								
		Summa Tit. 18 für sich.								
	19.	Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel								
		Summa Tit. 19 für sich.								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(23.)	(19.)	Hierzu: Summa Tit. 18								
		" " 17a . . .								
		" " 16 und 17 .								
		" " 14 und 15 .								
		" " 13								
		" " 10 bis 12 .								
		" " 6 bis 9 .								
		" " 5								
		" " 4a . . .								
		" " 1 bis 4 . .								
		Summa Kap. 23 . .								
24-28.		Vakat.								
29.		**Main-Neckar-Eisenbahn.**								
	1.	Besoldungs- und Wohnungsgeldzuschüsse, Miethsentschädigungen und Gnadenkompetenzen für preußische Beamte, sowie Unterstützungen an ausgeschiedene preußische Beamte und Pensionen und Unterstützungen an Hinterbliebene solcher Beamten — Mark — Pf. rund . .								
	2.	An die Stadt Frankfurt a. M. zu entrichtende Kommunal-Einkommensteuer .								
		Summa Kap. 29 .								
30.		**Wilhelmshaven-Oldenburger Eisenbahn.**								
	1.	Zu Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen								
	2.	Zu unvorhergesehenen Ausgaben . . .								
		Summa Kap. 30 .								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Zinsen. ℳ ₰	Tilgungsbeträge. ℳ ₰	Betrag für 1. April 189./9. ℳ ₰	Darunter künftig wegfallend. ℳ ₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ ₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ ₰	Mithin sind für 189./9. weniger. ℳ ₰
31.		**Zinsen und Tilgungsbeträge.**							
	1.	Bergisch-Märkisches Eisenbahn-Unternehmen, zur Verzinsung und Tilgung der von Zechen und Gewerkschaften behufs Beschaffung von Kohlenwagen eingezahlten Beträge . .							
	2.	Braunschweigisches Eisenbahn-Unternehmen, zur Verzinsung und Tilgung der Anleihe nach dem Privileg vom 16. Juli 1874							
	3.	Braunschweigisches Eisenbahn-Unternehmen, Annuität an die Herzoglich Braunschweigische Staatsregierung							
	4.	Stargard-Posener Eisenbahn-Unternehmen, zur Tilgung der Stammaktien							
		Summa Kap. 31							
		Hierzu: = = 30							
		= = 29							
		= = 24 bis 28 .							
		= = 23							
		Summa A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen							

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
32.		**B. Centralverwaltung und Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin.**								
		Gehälter.								
		Ministerial-Abtheilungen für das Eisenbahnwesen.								
	1.	— Direktoren zu — Mark und — vortragende Räthe von — Mark bis — Mark, durchschnittlich — Mark . . (Die Gehälter der vortragenden Räthe übertragen sich mit den in dem Etat der Bauverwaltung unter Kap. 64 Tit. 2 nachgewiesenen Gehältern der vortragenden Räthe.)								
	2.	— Expedienten, Kalkulatoren, Revisoren und Registratoren von — Mark bis — Mark, durchschnittlich — Mark . (Die Gehälter dieser Beamten übertragen sich mit den in dem Etat der Bauverwaltung unter Kap. 64 Tit. 3 nachgewiesenen Gehältern der Beamten gleicher Klasse.)								
	3.	Beitrag zu den Gehältern der im Etat der Bauverwaltung unter Kap. 64 Tit 4 nachgewiesenen — Kanzleisekretäre . .								
	4.	Beitrag zu den Gehältern der im Etat der Bauverwaltung unter Kap. 64 Tit. 5 nachgewiesenen — Unterbeamten . . .								
	5.	**Technisches Bureau.**								
		— Regierungs- und Baurath zu — Mark; — Eisenbahn-Bau- bezw. Maschinenbeamte von — Mark bis — Mark, durchschnittlich — Mark; — Zeichner von — Mark bis — Mark, durchschnittlich — Mark . . . . . (Die Stellen und Gehälter der — Eisenbahn-Bau- bezw. Maschinenbeamten übertragen sich mit denen der ständigen Hülfsarbeiter, Eisenbahn-Bau- und Betriebs- bezw. Maschinen-, sowie der Verkehrs-Inspektoren unter Kap. 23 Tit. 1.) (Das Gehalt des Zeichners überträgt sich mit den Gehältern der vorstehend unter Tit. 3, sowie der unter Kap. 64 Tit. 4 des Etats der Bauverwaltung aufgeführten Kanzleisekretäre.)								
		Summa Tit. 1 bis 5 .								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. M. Pf.	Der vorige Etat setzt aus. M. Pf.	Mithin sind für 189./9. mehr. M. Pf.	Mithin sind für 189./9. weniger. M. Pf.
(32.)	6.	**Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin.**				
		— Vorsitzender mit — Mark;				
		— Mitglieder von — Mark bis — Mark, durchschnittlich — Mark;				
		— Eisenbahnsekretäre von — Mark bis — Mark;				
		— Betriebssekretär von — Mk. bis — Mk.;				
		— Kanzlist 1. Klasse von — Mark bis — Mark;				
		— Bureaudiener von — Mk. bis — Mk. .				
		(— Beamte erhalten Dienstwohnung. — Die Stellen und Gehälter der Mitglieder des Eisenbahn-Kommissariats übertragen sich mit denen der Direktionsmitglieder und Betriebsdirektoren unter Kap. 23 Tit. 1, ebenso die Stellen und Gehälter der Eisenbahnsekretäre, des Betriebssekretärs und des Kanzlisten 1. Klasse mit denen der Buchhalter und Eisenbahnsekretäre, bezw. der Betriebssekretäre, sowie der Zeichner und Kanzlisten 1. Klasse unter Kap. 23 Tit. 2.)				
	7.	Zu Wohnungsgeldzuschüssen für die Beamten				
		Summa Tit. 7 für sich.				
		Andere persönliche Ausgaben.				
	8.	Remunerirung von Stellvertretern und Hülfsarbeitern für die Eisenbahn-Abtheilungen und für das Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin, Remunerationen für Vorlesungen über Eisenbahnfachwissenschaften, Vergütung für Besorgung der Bureaukassengeschäfte für die Eisenbahn-Abtheilungen, sowie Stellenzulagen im Jahresbetrage von je — Mark für die — Eisenbahn-Bau- bezw. Maschinenbeamten des technischen Bureaus und von — Mark für den als Bureauvorsteher fungirenden Eisenbahnsekretär bei dem Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin				
	9.	Entschädigungen für besondere Aufträge .				
	10.	Zur Prämiirung nützlicher Erfindungen auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens .				
	11.	Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen an Subaltern- und Unter-				
		Summa Tit. 6 bis 10 .				

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
(32.)	(11.)	beamte der Eisenbahn-Abtheilungen und des Eisenbahn-Kommissariats zu Berlin (Dieser Fonds überträgt sich mit dem gleichen Fonds unter Kap. 64 Tit. 10 des Etats der Bauverwaltung.)								
	12.	Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte, sowie Pensionen und Unterstützungen an Wittwen und Waisen von Beamten . . (Die am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.)								
		Sächliche und vermischte Ausgaben.								
	13.	Tagegelder, Reise- und Umzugskosten . .								
	14.	Kosten des Landes-Eisenbahnraths . .								
	15.	Bureaubedürfnisse (Schreib- und Packmaterialien, Bibliothek, Feuerung, Beleuchtung, Utensilien, Portokosten und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen u. s. w.), für die Eisenbahn-Abtheilungen des Ministeriums, sowie für Dienstaufwand und Bureaubedürfnisse des Eisenbahn-Kommissariats zu Berlin . . .								
	16.	Beitrag zu den im Etat der Bauverwaltung unter Kap. 64 Tit. 14 nachgewiesenen Kosten der Unterhaltung der Ministerial-Dienstgebäude Wilhelmstr. Nr. 79/80 und Voßstr. Nr. 35 (— Mark), sowie Unterhaltung von Diensträumen u. s. w. des Eisenbahn-Kommissariats zu Berlin (— Mark)								
	17.	Drucksachen und Kartenwerke, Kosten für Bekanntmachungen, Steuern und unvorhergesehene Ausgaben								
		Summa Tit. 11 bis 17 .								
	18.	Kosten der Vorarbeiten zu neuen Eisenbahnen								
		Summa Tit. 18 für sich.								
		Hierzu: Summa Tit. 13 bis 17 .								
		" " 8 " 12 .								
		" " 7								
		" " 1 bis 6 .								
		Summa Kap. 32 .								
		(Zu Tit. 8, 13 und 15. Die persönlichen und sächlichen Ausgaben für das Centralbureau und für die Geheime								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
		Kanzlei, sowie die Ausgaben für sonstige gemeinschaftliche Bedürfnisse der Bau- und der Eisenbahnverwaltung werden antheilig von der ersteren übernommen.)								
33.		Vakat.								
		Summa Kap. 33 .								
		Hierzu: „ „ 32 .								
		Summa B. Centralverwaltung und Eisenbahn-Kommissariat zu Berlin . . .								
		Hierzu:								
		Summa A. Für Rechnung des Staates verwaltete Eisenbahnen								
		Summa der dauernden Ausgaben .								
		Vermerk:								
		Die Einnahmen betragen — Mk. — Pf.								
		Die dauernden Ausgaben dagegen . . . . . — „ — „								
		Es ergiebt sich also im Ordinarium ein Ueberschuß von . . . — Mk. — Pf.								
		worauf zur Verzinsung der Eisenbahnkapitalschuld in Rechnung zu stellen sind . . . . — Mk. — Pf.								
		Bleiben . — Mk. — Pf.								
		Der verbleibende Ueberschuß, von welchem — Mark — Pf. anschlagsmäßig dem Betrage von 3/4 Prozent der für den 1. April 1880 festgesetzten Staatseisenbahn-Kapitalschuld und der Zuwüchse derselben bis Ende März 189. entsprechen, ist zur Tilgung der Eisenbahnkapitalschuld zu verwenden und von derselben abzuschreiben.								
		Ergiebt sich rechnungsmäßig ein höherer Ueberschuß, so ist der über 3/4 Prozent der Eisenbahnkapitalschuld hinausgehende Theil des Ueberschusses insoweit ebenfalls zur Tilgung und Abschreibung zu verwenden, als er mit dem den 3/4 Prozent der Eisenbahnkapitalschuld entsprechenden Theil des Ueberschusses den anschlagsmäßigen Betrag von — Mark — Pf. nicht übersteigt.								
		Der darüber hinausgehende Betrag kann bis zur Höhe von — Mark zur								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
		Bildung eines außeretatsmäßigen Dispositionsfonds behufs Vermehrung der Betriebsmittel im Falle eines durch Verkehrssteigerung hervorgerufenen nicht vorhergesehenen Bedürfnisses der Staatsbahnen verwendet werden. Der zu diesem Zwecke verwendete Betrag ist ebenfalls von der Eisenbahnkapitalschuld abzuschreiben. Die Bestimmung über einen dann noch verfügbaren Betrag bleibt dem Staatshaushalts-Etat für 189./9. vorbehalten. Von den gedachten — Mark — Pf. sind bestimmt: 1. nach § 4 Nr. 1 des Eisenbahn-Garantiegesetzes vom 27. März 1882 (Ges.-Samml. S. 214) zur planmäßigen Amortisation der vom Staate für Eisenbahnzwecke vor dem Jahre 1879 aufgenommenen oder vor und nach diesem Zeitpunkte selbstschuldnerisch übernommenen Schulden (Ausgaben unter Kap. 36 des Etats der Staatsschuldenverwaltung) — Mk. — Pf. 2. nach § 4 Nr. 2 desselben Gesetzes: a) zur außerordentlichen Tilgung von Staatsschulden bezw. zur Verrechnung auf bewilligte Anleihen: die im Etat der Staatsschuldenverwaltung unter Ausgabe Kap. 37 Tit. 1 in Ansatz gebrachten — Mk. — Pf. b) zur Deckung anderweiter etatsmäßiger Ausgaben des Rechnungsjahres 189./9. . — Mk. — Pf. — Mk. — Pf. das sind . — Mk. — Pf.								

Kapitel.	Titel.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	₰	Der vorige Etat setzt aus. ℳ	₰	Mithin sind für 189./9. mehr. ℳ	₰	weniger. ℳ	₰
		Außerdem ist derjenige Theil des Ueberschusses der Eisenbahnverwaltung aus dem Rechnungsjahre 1889/90, welcher über den etatsmäßigen Netto-Ueberschuß dieser Verwaltung für das genannte Jahr von — Mark — Pf. hinausgeht, mit — Mark — Pf. ebenfalls und zwar vom 1. April 1890 ab von der Eisenbahnkapitalschuld abzuschreiben.								
5.		**Einmalige und außerordentliche Ausgaben.**								
		Bezirk der Eisenbahn-Direktion zu Berlin.								
	1.	Zum Umbau des Görlitzer Bahnhofes zu Berlin, fernere Rate								
	2.	Zur Beseitigung der Schienenübergänge der Boxhagen-Rummelsburger Chaussee über die Ostbahn und die Schlesische Bahn bei Rummelsburg, fernere Rate								
	3. u. s. w.									
		Bezirk der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Breslau.								
		Bezirk der Kgl. Eisenbahn-Direktion zu Bromberg.								
		u. s. w.								

Etat
für die
für Rechnung des Staates verwalteten Eisenbahnen.

Titel	Position	Unterposition	Einnahme.	Betrag für 1. April 189./9. M	Bemerkungen.
1			**Titel 1. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr.**		
	1		Für Beförderung von Personen (auch zu ermäßigten Preisen: auf Rückfahr- und Zeitkarten, in Verwaltungssonderzügen u. s. w.) ausschließlich Militär auf Militärfahrscheine und auf Militärfahrkarten		
	2		Für Beförderung von Militär auf Militärfahrscheine und auf Militärfahrkarten		
	3		Für Beförderung von Gepäck, einschließlich des ohne Lösung von Fahrkarten aufgegebenen, sowie von Traglasten		
	4		Für Beförderung von Hunden auf Hundekarten und Gepäckscheine		
	5		Für bestellte Sonderzüge nach besonderem Tarif .		
	6		Sonstige Einnahmen, als: Lagergelder, Strafgelder u. s. w., soweit sie aus dem Personen- und Gepäckverkehr herrühren		
			Summe Titel 1 . .		
2			**Titel 2. Aus dem Güterverkehr.**		
	1		Für Beförderung von Eilgut und Expreßgut, einschließlich Fahrzeuge aller Art		
	2		Für Beförderung von Frachtgut, einschließlich Fahrzeuge aller Art		
	3		Für Beförderung von Postgut		
	4		Für Beförderung von Militärgut auf Militärfahrscheine oder Frachtbriefe, einschließlich Pferde und Fahrzeuge		
	5		Für Beförderung von Vieh, einschließlich Pferde, auch Luxuspferde, ausgenommen Hunde auf Hundekarten und Gepäckscheine (1 [4])		
	6		Für Beförderung von Leichen		
	7		Für Beförderung von frachtpflichtigem Dienstgut, einschließlich Baumaterialien		
	8		Nebenerträge, als:		
		1	Frachtzuschläge für Werth- und Lieferfristversicherung		
		2	Provisionen, Lager-, Lade-, Stand- und Wiegegelder, Konventionalstrafen, Erstattung von An- und Abfuhrkosten, Zechenfrachten, Ueberschiebe- und Rangirgebühren, Krahnmiethen, Desinfektionsgebühren, etwaige von Arbeitern abzuliefernde Gebühren u. s. w.		
			Summe Titel 2 . .		

Titel	Position	Unterposition	Einnahme.	Betrag vom 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
3			**Titel 3. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen und für Leistungen zu Gunsten Dritter.**		
	1	1 u. s. w.	Vergütung für verpachtete Bahnstrecken		
	2	1 u. s. w.	Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten durch andere Bahnverwaltungen oder Besitzer von Anschlußgeleisen		
	3	1 u. s. w.	Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes für andere Verwaltungen bezw. in gemeinschaftlichen Verkehren		
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen		
			Summe Titel 3 . .		
4			**Titel 4. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln.**		
	1		Miethe (einschließlich Konventionalstrafe) für:		
		1	Lokomotiven . . . ;		
		2	Wagen		
	2		Leihgeld für ausgeliehene Betriebsmittel:		
		1	Lokomotiven		
		2	Wagen		
			Summe Titel 4 . .		
5			**Titel 5. Erträge aus Veräußerungen.**		
	1		Aus dem Verkaufe der Materialien, welche bei der Erneuerung gewonnen werden, als:		
		1	Schienen, Schwellen, Kleineisenzeug		
		2	Oberbaumaterial der Brücken		
		3	Weichen, Kreuzungen, Drehscheiben u. s. w. .		
		4	Lokomotiven, Tender und deren Hauptheile .		
		5	Personenwagen und deren Hauptheile . . .		
		6	Gepäck-, Güter- und sonstige Transportwagen und deren Hauptheile		
			Aus dem Verkaufe anderweiter Betriebsmaterialien		
			Aus dem Verkaufe sonstiger Gegenstände, soweit der Erlös der Betriebsrechnung zufließt . . .		
			Summe Titel 5 . .		

Titel	Position	Unterposition	Einnahme	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
6			**Titel 6. Verschiedene sonstige Einnahmen.**		
	1		Telegraphengebühren		
	2		Pächte und Miethen, sowie wirthschaftliche Nutzungen aus Gebäuden und Grundstücken, als:		
		1	Bahnhofswirthschaften		
		2	Dienst- und Miethwohnungen		
		3	Diensträume für Post, Telegraphie, Zoll und Steuer, Polizei u. s. w.		
		4	Lagerplätze, Grasplätze, Pflanzungen, Aborte, Bergwerke, Steinbrüche, Trajekte u. s. w. .		
	3		Vergütung der Post:		
		1	für Benutzung von Wagenabtheilungen zum Postdienst, Beförderung von Postwagen und Gestellung von Beiwagen		
		2	für das Unterstellen, Reinigen, Beleuchten, Schmieren, Rangiren u. s. w. der Eisenbahnpostwagen		
		3	für Benutzung von Hebevorrichtungen auf Bahnhöfen		
	4		Entschädigung von der Reichs- oder Staatstelegraphenverwaltung für Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen, für Benutzung und Begleitung von Bahnmeisterwagen u. s. w.		
	5		Einnahme an Brücken- und Fährgeld, sowie Werft- und Hafengebühren		
	6		Statutmäßige Pensionskasseneinnahmen:		
		1	Beiträge der Mitglieder		
		2	Zinsen u. s. w. des Pensionsgarantiefonds .		
		3	Beitrag des Pensionsgarantiefonds		
	7		Zinsen und Kursgewinne		
	8		Insgemein, wie: Konventionalstrafen für verspätete Lieferungen, sonstige Strafgelder, Gebühren für Aushang von Anzeigen, Vergütung für Druck von Fahrkarten auf fremde Rechnung, erstattete Gerichtskosten u. s. w.		
			Summe Titel 6 . .		
			Wiederholung der Einnahmen.		
			Titel 1. Aus dem Personen- und Gepäckverkehr .		
			„ 2. Aus dem Güterverkehr		
			„ 3. Vergütung für Ueberlassung von Bahnanlagen u. s. w.		
			„ 4. Vergütung für Ueberlassung von Betriebsmitteln		
			„ 5. Erträge aus Veräußerungen		
			„ 6. Verschiedene sonstige Einnahmen. . . .		
			Summe . .		

Titel	Position	Unterposition	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung	B. Bahnverwaltung	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst	b. Abfertigungsdienst	c. Zugbegleitungsdienst	d. Zugförderungsdienst	Betrag für 1. April 189./9.	Bemerkungen.
				ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
			Abtheilung I.								
			Persönliche Ausgaben.								
			Gehälter.								
1			**Titel 1.**								
	1		... Präsident der Direktion . . . (erhält Dienstwohnung.)	00	—	—	—	—	—	—	
	2		... Mitglieder der Direktion (darunter . . Abtheilungsdirigenten), ... Betriebsdirektoren, ... Stellen von ... ℳ bis ... ℳ, durchschnittlich .... ℳ = ... ℳ Zulagen für ... Abtheilungsdirigenten und für Vertretung des Präsidenten je 900 ℳ = ... ℳ . . . ℳ Davon ab: die Gehälter für ... Mitglieder der Direktion, welche von der Neubauverwaltung mit rd. . . . ℳ erstattet werden bleiben (. . erhalt . . . Dienstwohnung.)	00	—	—	—	—	—	—	
	3		... Mitglieder der Betriebsämter, ... Eisenbahn-Bau- und Betriebs- bezw. Maschineninspektoren, ... Verkehrsinspektoren, ... Stellen von ... ℳ bis ... ℳ durchschnittlich .... ℳ = ... ℳ Davon ab: a) die Gehälter für ... Eisenbahn-Bau- bezw. Maschineninspektoren, welche von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . ℳ								
			Seite								

Titel.	Position.	Interposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung	B. Bahnverwaltung	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst	b. Abfertigungsdienst	c. Zugbegleitungsdienst	d. Zugförderungsdienst	Betrag für 1. April 189./9.	Bemerkungen.
				ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
			Uebertrag . .								
(1)	(3)		b) die Gehälter für . . . Eisenbahn-Bau- u. Betriebsinspektoren, welche von der Neubauverwaltung m. rd. . . ℳ erstattet werden . . . ℳ								
			bleiben	00	00	00	00	—	00		
			(. . erhalt . . . Dienstwohnung.)								
	4		. . . Telegrapheninspektoren von . . . ℳ bis . . . ℳ, durchschnittlich . . . ℳ	00	—	—	—	—	—		
			Summe Titel 1 . .								
2			**Titel 2.**								
	1		. . . Hauptkassenrendant	00	—	—	—	—	—		
	2		. . . Betriebskassenrendanten von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	00	—	—	—	—	—		
	3		. . . Hauptkassenkassirer von . . . . ℳ bis . . . . ℳ, mit	00	—	—	—	—	—		
	4		. . . Buchhalter und Eisenbahnsekretäre (darunter . . . technische Eisenbahnsekretäre) von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit . . . . . ℳ								
			Davon ab:								
			a) die Gehälter für . . . Eisenbahnsekretäre, welche von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . ℳ								
			b) die Gehälter für . . . Eisenbahnsekretäre, welche von der Neubauverwaltung m. rd. . . ℳ erstattet werden. . . . ℳ								
			bleiben	00	00	00	00	—	00		
	5		. . . Betriebssekretäre (darunter . . . technische) von . . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	00	00	00	00	—	00		
			Seite . .								

Titel	Position	Unterposition	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung	B. Bahnverwaltung	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst	b. Abfertigungsdienst	c. Zugbegleitungsdienst	d. Zugförderungsdienst	Betrag für 1. April 189./9.	Bemerkungen.
			M	M	M	M	M	M	M	M	
			Uebertrag . .								
(2)	6		. . . Betriebskontroleure, . . . Verkehrskontroleure, . . . Stellen von . . . . M bis . . . M, mit	—	—	00	00	—	—		
	7		. . . Zeichner 1. Klasse, . . . Kanzlisten 1. Klasse, . . . Stellen von . . . . M bis . . . M, mit	00	00	00	00	—	00		
	8		. . . Zeichner, . . . Kanzlisten, . . . Stellen von . . . . M bis . . . M, mit	00	00	00	00	—	00		
	9		. . . Billetdrucker, . . . Kassendiener, . . . Bureaudiener, . . . Stellen von . . . . M bis . . . M, mit	00	—	—	—	—	—		
			Summe Titel 2 . .								
3			**Titel 3.**								
	1		. . . Stationsvorsteher 1. Klasse von . . . M bis . . . M mit . .	—	—	00	—	—	—		
	2		. . . Stationsvorsteher 2. Klasse von . . . M bis . . . M mit . . — davon . . . Stationsvorsteher 2. Klasse für . . . Monate —	—	—	00	—	—	—		
	3		. . . Stationsaufseher, . . . Stationsassistenten (davon . . . für den Bahnhofs- und . . . für den Abfertigungsdienst) . . . . Stellen von . . . . M bis . . . M mit . . . . . . — davon . . . . Stationsaufseher und Stationsassistenten für . . . Monate —	—	—	00	00	—	—		
	4		. . . Telegraphisten von . . . M bis . . . M. mit	—	—	00	—	—	—		
	5		. . . Rangirmeister, . . . Wagenmeister, . . . Stellen von . . . . M bis . . . M mit	—	—	00	—	—	—		
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Uebertrag . .								
(3)	6		. . . Weichensteller 1. Klasse von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit . .	—	–	00	—	—	—		
	7		. . . Portiers, . . . Weichensteller, . . . Stellen von . . . . ℳ bis . . . ℳ, mit . . . . . . ℳ Davon ab: die Gehälter für . . . Weichensteller, welche von fremden Bahnverwaltungen mit rd. . . . . ℳ erstattet werden bleiben	—	—	00	—	—	—		
	8		. . . Bahnmeister 1. Klasse von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit . .	—	00	—	—	—	—		
	9		. . . Bahnmeister von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	00	—	—	—	—		
			— davon . . . . Stellen künftig wegfallend —								
	10		. . . Telegraphenaufseher von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	00	—	—	—	—		
	11		. . . Bahnwärter, . . . Nachtwächter, . . . Stellen von . . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	00	00	00	—	—		
			Summe Titel 3 . .								
			Titel 4.								
4	1		. . . Stationskassen-Rendanten, . . . Güterexpeditions-Vorsteher, . . . Stellen von . . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	–	—	00	—	—		
			. . . Stellen für Güterexpeditions-Vorsteher werden nach dem Ausscheiden der gegenwärtigen Inhaber durch Güterexpedientenstellen ersetzt, weshalb der Unterschiedsbetrag zwischen dem Mindestgehalt beider Klassen von . . . . ℳ für . . . Stellen mit . . . ℳ als künftig wegfallend bezeichnet ist.								
	2		. . . Stationseinnehmer, . . . Güterexpedienten, . . . Stellen von . . . . ℳ bis . . . ℳ mit	—	—	—	00	—	—		
			Seite . . .								

Titel	Position	Interposition	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Uebertrag . .								
(4)	3		. . . Lademeister von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	00	—	—		
	4		. . . Lokomotivführer von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	—	00		
	5		. . . Lokomotivheizer, . . . Maschinenwärter, . . . Stellen von . . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	—	00		
	6		. . . Zugführer von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	00	—		
	7		. . . Packmeister von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	00	—		
	8		. . . Schaffner von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	00	—		
	9		. . . Bremser von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	00	—		
	10		. . . Werkstättenvorsteher von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	—	00		
	11		. . . Betriebswerkmeister, . . . Werkstättenwerkmeister, . . . Stellen von . . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	—	—	—	00		
	12		. . . Werkführer von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit . . . ℳ, welcher Betrag von der Werkstättenverwaltung erstattet wird.								
	13		. . . Materialienverwalter 1. Klasse von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	00	—	—	—		
	14		. . . Materialienverwalter 2. Klasse von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	00	—	—	—		
	15		. . . Magazinaufseher von . . . ℳ bis . . . ℳ, mit	—	—	00	—	—	—		
			Summe Titel 4 . .								

Bemerkung.

Von den Fahr-, Stunden- und Nachtgeldern, sowie den Prämien für Materialersparnisse (Tit. 7) sind anzurechnen bei der Pensionirung der Lokomotivführer und Schiffs-Maschinisten 350 Mark, der Zugführer und Packmeister 300 Mark, der Lokomotivheizer 250 Mark, der Schiffs-Kapitäne und Steuerleute, sowie der Schaffner und Bremser 200 Mk., der Trajektheizer 180 Mk., der Matrosen 150 Mark. Diese Beträge treten bei Bemessung der Pension dem Gehaltssatze, welchen der Beamte zur Zeit der Pensionirung bezieht, hinzu, und zwar auch dann, wenn dieser Gehaltssatz das höchste Normalgehalt der betreffenden Beamtenklasse (§ 10 Nr. 4 des Pensionsgesetzes vom 27. März 1872) erreicht hat.

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Beträg für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Wiederholung.								
			Titel 1								
			„ 2								
			„ 3								
			„ 4								
			Summe Titel 1 bis 4								
4a			**Titel 4a.**								
			Vergütungen an Aufsichtsräthe u. s. w., künftig wegfallend	00	—	—	—	—			
			Summe Titel 4a für sich								
5			**Titel 5.**								
			Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten . . . . ℳ								
			Davon ab die Erstattungen:								
			a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . . ℳ								
			b) von der Gasanstaltsverwaltung mit rd. . . . . . . ℳ								
			c) von der Neubauverwaltung mit rd. . . . . ℳ								
			d) von fremd. Bahnverwaltungen m. rd. . . . . ℳ								
			. . . ℳ								
			bleiben . .	00	00	00	00	00	00		
			Summe Titel 5 für sich								

Bemerkung.

Diejenigen Beamten, welchen der Wohnungsgeldzuschuß nach Maßgabe des Gesetzes vom 12. Mai 1873 (G.-S. S. 209) so lange nicht gewährt werden kann, als sie in einem außerhalb des deutschen Reiches belegenen Ortes stationirt sind, beziehen aus Titel 6 eine den Tarifsätzen des Wohnungsgeldzuschusses entsprechende Ortszulage. Bei Bemessung der Pension dieser Beamten wird nach § 6 des gedachten Gesetzes der Durchschnittssatz des Wohnungsgeldzuschusses für die Servisklassen I bis V in Anrechnung gebracht.

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugbeförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Andere persönliche Ausgaben.								
6			**Titel 6.**								
	1	1	Besoldungen außeretatsmäßiger Beamten . . . . (. . . Stationsdiätare und Aspiranten, . . . Bahnmeisterdiätare, erhalten Dienstwohnung.)	00	00	00	00	00	00		
		2	Vergütung an außerhalb des Beamtenverhältnisses im mittleren Dienste beschäftigte Gehülfen. .	00	00	00	00	00	00		
	2		Stellenzulagen im Jahresbetrage bis zu 180 ℳ für Unterbeamte sowie Zugführer und Steuerleute: bis zu 240 ℳ für Stationsvorsteher 2. Klasse, Schiffskapitäne, Stationseinnehmer, Güterexpedienten, Bahnmeister 1. Klasse, Bahnmeister, Telegraphenaufseher, Werkmeister, Stationsaufseher, Stationsassistenten, Betriebssekretäre, Materialienverwalter 2. Klasse, Lokomotivführer und Maschinisten; bis zu 400 ℳ für sonstige mittlere Beamte . . ℳ								
			Bemerkung. Soweit die seither bewilligten Dienst- und Stellenzulagen die vorbezeichneten Höchstbeträge übersteigen, sind dieselben bei geeigneter Gelegenheit entsprechend zu ermäßigen.								
			Davon ab die Erstattungen: a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . . ℳ b) von der Gasanstaltsverwaltung mit rd. . . . . . ℳ c) von fremd. Bahnverwaltungen mit rd. . . . . ℳ . . . ℳ								
			bleiben. .	00	00	00	00	00	00		
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Uebertrag . .								
(6)	3		Orts- und Theuerungszulagen, Miethsentschädigungen . . . ℳ Davon ab die Erstattungen: a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . . . ℳ b) von der Neubauverwaltung mit rd. . . . . ℳ . . . ℳ bleiben. .	00	00	00	00	00	00		
	4		Tage- und Stücklöhne, einschließlich der Löhne für die Arbeiter der Betriebsmaterialienverwaltung u. ausschließlich derjenigen der Bahnunterhaltungs- und der Werkstättenarbeiter, und zwar:								
		1	für die Hülfskräfte im unteren Dienste	00	00	00	00	00	00		
		2	für Arbeiter der allgemeinen Verwaltung	00	—	—	—	—	—		
		3	für sonstige Arbeiter	—	00	00	00	—	00		
	5		Zulagen an frühere Gesellschaftsbeamte, künftig wegfallend. . . ℳ Davon ab die Erstattungen: a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . . . ℳ b) von der Neubauverwaltung mit rd. . . . . ℳ . . . ℳ bleiben. .	00	00	00	00	00	00		
			Summe Titel 6 . .								
			Bemerkung. Die unter den Positionen der Titel 1—4 und 6 erwähnten Dienstwohnungen können auch Beamten anderer Klassen oder Hülfsbeamten der Eisenbahnverwaltung überwiesen werden.								
7			**Titel 7.**								
	1	1	Tagegelder und Reisekosten . . .	00	00	00	00	00	00		
		2	Umzugskosten	00	00	00	00	00	00		
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	C. Transportverwaltung b. Abfertigungsdienst ℳ	C. Transportverwaltung c. Zugbegleitungsdienst ℳ	C. Transportverwaltung d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Uebertrag . .								
(7)	(1)	3	Stellvertretungskosten, Kommandogelder u. s. w.	00	00	00	00	00	00		
		2	Fahr-, Stunden- und Nachtgelder	—	—	—	—	00	00		
		3	Prämien für Materialersparnisse, für Entdeckung von Rad-, Achs- und Schienenbrüchen und dergleichen	—	00	00	—	—	00		
		4	Für Dienstkleidung und Dienstkleiderentschädigung	00	00	00	00	00	00		
		5	Verlustentschädigungen für Kassenführer	00	—	—	00	—	—		
		6	Für die Bewachung der Reichs- oder Staatstelegraphenanlagen u. die Besorgung des Privatdepeschenverkehrs	—	00	00	—	—	—		
			Summe Titel 7 . .								
8			**Titel 8.** Außerordentliche Remunerationen u. Unterstützungen an Beamte . . ℳ Davon ab die Erstattungen: a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . ℳ b) von der Gasanstaltsverwaltung mit rd. . . . . . „ c) von der Neubauverwaltung mit rd. . . . . „ d) von fremd. Bahnverwaltungen m. rd. . . . . „ . . . ℳ								
			bleiben. .	00	00	00	00	00	00		
			Summe Titel 8 für sich								
9			**Titel 9.**								
	1		Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene . . . . ℳ								
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugbeförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
(9)	(1)		Uebertrag . .								
			Davon ab die Erstattungen:								
			a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . . . ℳ								
			b) von der Gasanstaltsverwaltung mit rd. . . . . . . =								
			. . . ℳ								
			bleiben. .	00	00	00	00	00	00		
2	1		Kosten für ärztliche Untersuchung und Behandlung von Beamten und Arbeitern, einschließlich der Heilmittel und der Vergütung der Bahnärzte . . . . ℳ	00	—	—	—	—	—		
	2		Zuschüsse zu Krankenkassen . . . ℳ								
			Davon ab die Erstattungen:								
			a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . . . ℳ								
			b) von der Gasanstaltsverwaltung mit rd. . . . . . . =								
			c) von der Neubauverwaltung mit rd. . . . . =								
			. . ℳ								
			bleiben. .	00	—	—	—	—	—		
3	1		Statutmäßige Pensionen u. s. w. an Beamte und deren Hinterbliebene:								
			a) Beamtenpensionen	00	—	—	—	—	—		
			b) Wittwenpensionen.	00	—	—	—	—	—		
			c) Kindererziehungsgelder . . .	00	—	—	—	—	—		
			d) sonstige statutmäßige Zahlungen	00	—	—	—	—	—		
	2		Andere Pensions- u. s. w. Bezüge	00	—	—	—	—	—		
	3		Zuschüsse zu der Pensionskasse für die Arbeiter . . . . ℳ								
			Davon ab die Erstattungen:								
			a) von der Werkstättenverwaltung mit rd. . . . . . ℳ								
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
(9)	(3)		Uebertrag . .								
			b) von der Gasanstaltsverwaltung mit rd. . . . . . . =								
			c) von der Neubauverwaltung mit rd. . . . . =								
			. . . ℳ bleiben. .	00	—	—	—	—	—		
	4		Unterstützungen an ausgeschiedene Beamte, sowie Pensionen und Unterstützungen an Hinterbliebene von Beamten . . . . (Die am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.)	00	—	—	—	—	—		
			Summe Titel 9 . .								
			Hierzu: = = 8 . .								
			= = 7 . .								
			= = 6 . .								
			Summe Titel 6 bis 9								
			Abtheilung II. **Sächliche Ausgaben.** Allgemeine Kosten.								
10			**Titel 10.**								
	1		Bureaubedürfnisse (als Schreib-, Zeichen- und Packmaterialien, Bücher und andere Drucksachen, Karten, Pläne, Herstellungskosten für Fahrkarten, Fahrpläne u. s. w.)	00	00	00	00	00	00		
	2		Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Diensträume (einschließlich der Wartezimmer, Bahnwärter- u. s. w. Buden, sowie der Beleuchtung der Bahn und der Bahnhöfe, der optischen Telegraphen, Lokomotivschuppen, Wasserstationen u. s. w.), sowie Haltung von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers auf den Güterböden	00	00	00	00	00	00		
			Seite . .								

Titel	Position	Unterposition	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Uebertrag . .								
(10)	3		Unterhaltung und Ergänzung der Inventarien (mit Ausschluß der unter Titel 13 und 15 aufgeführten)	00	00	00	00	00	00		
	4	1	Entschädigung für Benutzung fremder Grundstücke, Miethe für Dienstgebäude und Dienstwohnungen, einschließlich der Kosten für deren Unterhaltung	00	00	00	00	00	00		
		2c.									
	5	1	Kosten für Bekanntmachungen . .	00	—	—	—	—	—		
		2	Portokosten und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen	00	—	—	—	—	—		
	6		Gerichtskosten, Stempel u. s. w. .	00	—	—	—	—	—		
	7		Feuer- und andere Versicherungsbeiträge	00	—	—	—	—	—		
	8		Kosten des Geldverkehrs mit Banken	00	—	—	—	—	—		
			Summe Titel 10. .								
11			**Titel 11.**								
			Steuern, Kommunalabgaben und öffentliche Lasten	00	—	—	—	—	—	—	
			Summe Titel 11 für sich								
12			**Titel 12.**								
	1		Ersatzleistungen, insbesondere:								
		1	für verlorene, verdorbene und beschädigte Transportgegenstände, Ergänzung beschädigter Emballagen, sowie für Lieferfristüberschreitungen	00	—	—	—	—	—		
		2	Entschädigungen au Grund der Haftpflichtgesetze:								
			a) einmalige Abfindungen . . .	00	—	—	—	—	—		
			b) fortlaufende Zahlungen . . .	00	—	—	—	—	—		
			c) Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung	00	—	—	—	—	—		
			d) Zahlungen an andere Verwaltungen in Folge vertragsmäßiger Uebernahme fremder Verpflichtungen	00	—	—	—	—	—		
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
(12)			Uebertrag . .								
		3	Zahlungen auf Grund der Unfallversicherungsgesetze:								
			a) Unfallrenten und Krankengeldbeträge	00	—	—	—	—	—		
			b) Kosten des Heilverfahrens und der Beerdigung	00	—	—	—	—	—		
			c) Verwaltungskosten	00	—	—	—	—	—		
		4	Ascendentenrenten, Heilungskosten und Sterbegelder auf Grund des Unfallfürsorgegesetzes.	00	—	—	—	—	—		
		5	Sonstige Entschädigungen, insbesondere Rückzahlung von Fahr- und Frachtgeldern, An- und Abfuhrkosten, sowie von Lager-, Stand- und Wiegegeld -- insofern die zuviel erhobene Einnahme nicht mehr abgesetzt werden kann —	00	—	—	—	—	—		
	2		Erhebliche Reparaturen und Erneuerungen von Bahnanlagen und Bauwerken, sowie Betriebsmitteln in Folge von außergewöhnlichen Naturereignissen:								
		1	Bahnanlagen und Bauwerke . .	—	00	—	—	—	—		
		2	Betriebsmittel	—	—	—	—	—	00		
	3		Insgemein:								
		1	Kosten von Konferenzen, Generalversammlungen u. s. w. einschließlich des damit verbundenen Repräsentationsaufwandes . . .	00	—	—	—	—	—		
		2	Ausschmückung der Bahnhöfe und Verwaltungsgebäude bei festlichen Gelegenheiten	00	—	—	—	—	—		
		3	Etwaige nicht ersetzte Kosten der zollamtlichen Abfertigung u. s. w.	—	—	—	00	—	—		
		4	Rollgelder	—	—	—	00	—	—		
		5	Kosten für Umladen laufunfähiger Wagen	—	—	—	00	—	—		
		6	Zurückerstattete Konventionalstrafen, welche in den Rechnungen der Vorjahre vereinnahmt sind . .	00	—	—	—	—	—		
		7	Beiträge zu den Kosten des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen	00	—	—	—	—	—		
			Seite . .								

Titel	Position	Unterposition	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
(12)			Uebertrag . .								
	8		Prämien für die Ermittelung und Anzeige von Dieben an Eisenbahnfrachtgut und Materialien u. s. w. von Urhebern betriebsgefährlicher Bahnfrevel, sowie für die Abwendung von betriebsgefährlichen Ereignissen	00	—	—	—	—	—		
	9		Vergütung an die Postverwaltung für Benutzung der Fernsprecheinrichtungen	00	—	—	00				
	10/.		(vergleiche Anmerkung 46.)								
			Summe Titel 12 . .								
			Hierzu = = 11 . .								
			= = = 10 . .								
			Summe Titel 10 bis 12 . .								
13			**Titel 13.**								
			Unterhaltung der Bahnanlagen.								
			a) Anlagen auf freier Strecke, einschließlich der durchgehenden Hauptgeleise in den Bahnhöfen.								
	1		Unterhaltung des Bahnkörpers, der Böschungen, Banketts und aller Nebenanlagen, als: Seitenwege, Rampen, Gräben, Abpflasterungen, Futtermauern, Uferdeckungen, sowie der Wegeübergänge in Schienenhöhe nebst Zubehör	—	00	—	—	—	—		
	2		Unterhaltung des Oberbaues (mit Ausschluß der Beschaffungskosten für Schienen, Weichen, Schwellen, Kleineisenzeug)								
		1	Unterhaltung der Geleise	—	00	—	—	—	—		
		2	Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials (frei Verwendungsstelle)	—	00	—	—	—	—		
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung	B. Bahnverwaltung	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst	C. b. Abfertigungsdienst	C. c. Zugbegleitungsdienst	C. d. Zugbeförderungsdienst	Betrag für 1. April 189./9.	Bemerkungen.
				ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
(13)			Uebertrag . .								
	3		Unterhaltung der Unter- und Ueberführungen von Wegen und Eisenbahnen, der Durchlässe, Brücken, Tunnels								
			Unterhaltung der Unterführungen .	—	00	—	—	—	—		
			Unterhaltung der Bahnüberbrückungen	—	00	—	—	—	—		
			Unterhaltung der Durchlässe und Brücken	—	00	—	—	—	—		
			Unterhaltung der Tunnels . . .	—	00	—	—	—	—		
	4		Unterhaltung der Hecken (Einfriedigungen) auf freier Strecke, Baumpflanzungen, Schranken, Warnungstafeln, Neigungs- u. Krümmungszeiger, Bahnrevisionskreuze, Nummer- und Grenzsteine u. s. w.	—	00	—	—	—	—		
	5		Wegräumen des Schnees, Unterhaltung und Ergänzung der Schneeschutzanlagen, sowie Bestreuen der Schienen bei Glatteis	—	00	—	—	—	—		
	6		Wundhalten der Schutzstreifen in den angrenzenden Forsten und Feuerwachen behufs Verhütung von Waldbränden	—	00	—	—	—	—		
	7		Anschaffung und Unterhaltung der zur Instandhaltung der Bahn erforderlichen Geräthschaften, desgleichen der Bahnmeisterwagen und Draisinen	—	00	—	—	—	—		
	8		Unterhaltung der Bahnmeister- und Bahnwärterwohnhäuser, sowie der Blockstationen und der Wärterbuden, einschließlich der Signalbuden nebst deren Ausrüstungsgegenständen	—	00	—	—	—	—		
	9		Unterhaltung außergewöhnlicher Anlagen (geneigte Ebenen, Trajekte, Militäranlagen u. s. w.) . . .	—	00	—	—	—	—		
	10		Insgemein. Anlagen für die Untersuchung der Festigkeit von Baumaterialien und für anderweite, auf die Unterhaltung der Bahnanlagen (Tragfähigkeit der Brücken u. s. w.) bezughabende Versuche	—	00	—	—	—	—		
			Summe a. . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
(13)			b) Bahnhofsanlagen.								
	11		Unterhaltung der Einfriedigungen, Pflanzungen, Gärten, Anfahrten und Verbindungsstraßen u. s. w. (Davon entfallen auf die Unterhaltung des ein Zubehör der Dienstwohnung des Direktions-Präsidenten bildenden Gartens.) . . ℳ	—	00	—	—	—	—		
	12		Unterhaltung der Gebäude mit Ausschluß der zu Titel 13, Position 8, 13 und 15 aufgeführten . . .	—	00	—	—	—	—		
	13		Unterhaltung der Nebengebäude, wie Weichensteller- und Pförtnerbuden, Signalbuden, Materialienniederlagen, Magazingebäude, Spritzenhäuser, Wirthschafts- und Stallgebäude, Aborte, Eiskeller u. s. w., sowie der Entwässerungsanlagen, Gasleitungen, Einrichtungen zur elektrischen Beleuchtung, der Vieh- und Wagenrampen, der Lade- und Lagerplätze, Ladekrähne, Brückenwaagen, Bahnhofs- und Wirthschaftsbrunnen, Bahnsteige, Laternen, Laternenständer, Uhren, Glocken u. s. w.	—	00	—	—	—	—		
	14		Unterhaltung des Oberbaues:								
		1	Unterhaltung der Nebengeleise (aller nicht durchgehender Geleise) . .	—	00	—	—	—	—		
		2	Beschaffung des Kieses und sonstigen Bettungsmaterials, auch für die Weichen (frei Verwendungsstelle)	—	00	—	—	—	—		
		3	Unterhaltung der Drehscheiben, Schiebebühnen, Weichen (einschl. Laternen) und sonstiger mechanischer Vorrichtungen, namentlich auch Weichen- und Signalstellwerke	—	00	—	—	—	—		
	15		Unterhaltung und Reinigung der Lokomotiv- und Wagenschuppen, Kokes-, Kohlen- und Torfschuppen, der Kohlenladebühnen, Feuergruben (einschließlich der Lösch- und Reinigungsgruben außerhalb der Schuppen), Wasserstationen,								
			Seite . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transport-verwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	b. Abfertigungsdienst ℳ	c. Zugbegleitungsdienst ℳ	d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
(13)			Uebertrag . .								
	15		Wasserkrähne, Pumpen, Brunnen (ausschl. Bahnhofs- und Wirthschaftsbrunnen), Röhrenleitungen, Wasserhebungsmaschinen, Hebekrähne u. s. w.	—	00	—	—	—	—		
	16		Unterhaltung außerordentlicher Bahnhofsanlagen, (Hebeanstalten, Schwellentränkungsanstalten, Desinfektionsanstalten u. s. w.) . .	—	00	—	—	—	—		
	17		Insgemein. Ausgaben für die Unterhaltung der Bahnhofsanlagen, welche unter den Positionen 11 bis 16 nicht vorgesehen sind . .	—	00	—	—	—	—		
			Summe b. . .								
			c) Telegraphen, Signalvorrichtungen und Zubehör.								
	18		Unterhaltung der optischen Telegraphen nebst beweglichen und Ersatztheilen, sowie der Bahnhofssignale (Haltesignale, Korbscheiben, Laternen u. s. w.) . .	—	00	—	—	—	—		
	19		Unterhaltung der elektromagnetischen Telegraphen, der Leitungen, Sprech- und Läutewerke, der Batterien und des sonstigen Zubehörs, sowie Unterhaltung der zur Instandhaltung der genannten Werke und Leitungen erforderlichen Geräthe und Werkzeuge	—	00	—	—	—	—		
	20		Insgemein. Für die Anstellung von Versuchen und für andere im Interesse der Unterhaltung der Telegraphenanlagen und Signalvorrichtungen zu machende Ausgaben	—	00	—	—	—	—		
			Summe c. . .								
			Hierzu " b. . .								
			" " a. . .								
			Summe Titel 13 . .								

Titel.	Position.	Interposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung	B. Bahnverwaltung	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst	b. Abfertigungsdienst	c. Zugbegleitungsdienst	d. Zugförderungsdienst	Betrag für 1. April 189./9.	Bemerkungen
			ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
			Bemerkungen. a) Behufs Beschaffung von Kies können auch zur Kiesgewinnung geeignete Grundstücke angekauft werden. b) Die Titel 13, 16 und 17a übertragen sich gegenseitig. Die von den Fonds dieser Titel am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.								
			Kosten des Bahntransports. (ausschließlich der in Titel 17 verwiesenen Erneuerungen.)								
14			**Titel 14.**								
			Kosten der Züge.								
	1		Brennmaterial zur Lokomotivfeuerung einschließlich der Fracht- und Ladekosten:								
		1	Holz zum Anheizen der Lokomotiven	—	—	—	—	—	00		
		2	Kohlen, Kokes u. s. w.	—	—	—	—	—	00		
	2		Heizung der Wasserstationen und Feuerung der stehenden Dampfmaschinen zum Wasserpumpen, sowie sonstige Kosten der Beschaffung des Wassers der Lokomotiven	—	—	—	—	—	00		
	3		Schmiermaterial für Lokomotiven und Tender	—	—	—	—	—	00		
	4		Putz- und Verpackungsmaterial für dieselben.	—	—	—	—	—	00		
	5	1	Schmiermaterial für Wagen . . .	—	—	—	—	—	00		
		2	Putzmaterial für Wagen	—	—	—	—	—	00		
		3	Desinfektionsmaterial für Wagen .	—	—	—	—	—	00		
	6		Material zur inneren und äußeren Beleuchtung der Züge	—	—	—	—	—	00		
	7		Material zur Erwärmung der Züge	—	—	—	—	—	00		
	8		Heizungs-, Beleuchtungs-, Schmier- und Putzmaterial für Hebethürme, Trajekte, Dampfboote, Fähren u. s. w.	—	—	—	—	—	00		
	9		Insgemein, z. B. Kosten des Rangirens mit Pferden	—	—	—	—	—	00		
			Summe Titel 14 . .								

Titel	Position	Unterposition	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	C. b. Abfertigungsdienst ℳ	C. c. Zugbegleitungsdienst ℳ	C. d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
15			**Titel 15.**								
			Unterhaltung der Betriebsmittel, einschließlich der fremden, sofern sie der Verwaltung zur Last fällt.								
	1		Unterhaltung der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör	—	—	—	—	—	00		
	2		Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör.	—	—	—	—	—	00		
	3		Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör	—	—	—	—	—	00		
	4		Unterhaltung der Wagendecken nebst Zubehör.	—	—	—	—	—	00		
	5		Unterhaltung von Hülfsanstalten (wie Dampfboote, Schalden, Prahme, Hebemaschinen), Drahtseilen, Rollen, Blockwagen und sonstigen Geräthen der Trajekte nebst Zubehör.	—	—	—	—	—	00		
	6		Insgemein. Unterhaltung und Ergänzung der zum Bahntransport erforderlichen Instrumente und Geräthschaften, soweit solche nicht Zubehör der Lokomotiven oder Wagen sind, als: Handlaternen, Fahrtuhren, Zugführertaschen, Signalpfeifen, Loch- und Bleisiegelzangen, Wagenschlüssel u. s. w. des Fahrpersonals	—	—	—	—	—	00		
			Summe Titel 15 . .								
			Bemerkung. Die Titel 15 und 17 übertragen sich gegenseitig. Die von den Fonds dieser Titel am Jahresschlusse verbleibenden Bestände können zur Verwendung in die folgenden Jahre übertragen werden.								
			Hierzu Summe Titel 14 . .								
			Summe Titel 14 und 15 . .								

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	C. b. Abfertigungsdienst ℳ	C. c. Zugbegleitungsdienst ℳ	C. d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
			Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände.								
16			Titel 16.								
			Erneuerung des Oberbaues.								
	1		Schienen und Kleineisenzeug (in Haupt- und Nebengeleisen) . .	—	00	—	—	—	—		
	2		Weichen, einschließlich Herz- und Kreuzungsstücke (in Haupt- und Nebengeleisen)	—	00	—	—	—	—		
	3		Schwellen (in Haupt- und Nebengeleisen	—	00	—	—	—	—		
			Summe Titel 16 . .								
			(Bemerkung wie zu Titel 13 unter b.)								
17			Titel 17.								
			Erneuerung der Betriebsmittel.								
	1		Lokomotiven und Tender:								
		1	ganze Fahrzeuge	—	—	—	—	—	00		
		2	einzelne Theile (Feuerbüchsen, Siederöhren und Radreifen) . .	—	—	—	—	—	00		
	2		Personenwagen:								
		1	ganze Fahrzeuge	—	—	—	—	—	00		
		2	einzelne Theile (Radreifen) . .	—	—	—	—	—	00		
	3		Gepäck- und Güterwagen:								
		1	ganze Fahrzeuge	—	—	—	—	—	00		
		2	einzelne Theile (Radreifen) . .	—	—	—	—	—	00		
			Summe Titel 17 . .								
			(Bemerkung wie zu Titel 15.)								
			Hierzu Summe Titel 16 . .								
			Summe Titel 16 und 17 . .								
17a			**Titel 17a.**								
			Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen, einschließlich derer für Werkstätten und Gasanstalten.	—	00	—	—	—	00		
	1		Summe Titel 17a. . .								
	2c.		(Bemerkung wie zu Titel 13 unter b.)								

Titel.	Position.	Interposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung ℳ	B. Bahnverwaltung ℳ	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst ℳ	C. Transportverwaltung b. Abfertigungsdienst ℳ	C. Transportverwaltung c. Zugbegleitungsdienst ℳ	C. Transportverwaltung d. Zugförderungsdienst ℳ	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Bemerkungen.
18			**Titel 18.**								
			Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten.								
	1	1 ꝛc.	Vergütung für gepachtete Strecken	—	00	—	—	—	—		
	2	1 ꝛc.	Vergütung für Mitbenutzung von Bahnhöfen, Bahnstrecken und sonstigen Anlagen, sowie von Bediensteten anderer Verwaltungen oder der Besitzer von Anschlußgeleisen	00	00	00	00	00	00		
	3	1 ꝛc.	Vergütung für Wahrnehmung des Betriebsdienstes auf der eigenen Strecke oder in gemeinsamen Verkehren durch andere Verwaltungen	—	—			00	00		
	4		Vergütung für Verwaltungskosten von Eisenbahnverbänden und Abrechnungsstellen	00		—	—	—	—		
			Summe Titel 18 . .								
19			**Titel 19.**								
			Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel.								
	1		Miethe (einschließlich Konventionalstrafe) für:								
		1	Lokomotiven	—	—	—	—	—	00		
		2	Wagen	—	—	—	—	—	00		
	2		Leihgeld für entliehene Betriebsmittel:								
		1	Lokomotiven	—	—	—	—	—	00		
		2	Wagen	—	—	—	—	—	00		
			Summe Titel 19 . .								

Bemerkung.
Die in den Etats der Direktion und der Betriebsämter vorgesehenen Ausgaben übertragen sich gegenseitig innerhalb der betreffenden Titel. Desgleichen die etatsmäßigen Stellen und Gehälter innerhalb der betreffenden Klasse.

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe	A. Allgemeine Verwaltung	B. Bahnverwaltung	C. Transportverwaltung a. Aeußerer Bahnhofsdienst	b. Abfertigungsdienst	c. Zugbegleitungsdienst	d. Zugförderungsdienst	Betrag für 1. April 189./9.	Bemerkungen.
				ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	
			Wiederholung der Ausgaben.								
			Titel 1 bis 4. Gehälter								
			Titel 4a. Vergütungen an Aufsichtsräthe u. s. w.								
			Titel 5. Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten								
			Titel 6 bis 9. Andere persönliche Ausgaben								
			Titel 10 bis 12. Allgemeine sächliche Kosten								
			Titel 13. Unterhaltung der Bahnanlagen								
			Titel 14 und 15. Kosten des Bahntransports								
			Titel 16 und 17. Kosten der Erneuerung bestimmter Gegenstände								
			Titel 17a. Kosten erheblicher Ergänzungen, Erweiterungen und Verbesserungen								
			Titel 18. Kosten der Benutzung fremder Bahnanlagen bezw. Beamten								
			Titel 19. Kosten der Benutzung fremder Betriebsmittel								
			Summe . .								
						Einnahme . .					
						Ausgabe . .					
						Ueberschuß . .					

Werkstättenetat.

Position	Einnahme	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Der Etat für 1. April 189./9. setzt aus ℳ	Mithin sind für 1. April 189./9. mehr ℳ	weniger ℳ	Die wirkliche Solleinnahme für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt ℳ	₰	Bemerkungen.
1	Vergütung für Unterhaltung der Betriebsmittel einschl. der fremden, sofern sie von der Verwaltung zu unterhalten sind, und zwar:							
	a) Lokomotiven und Tender nebst Zubehör							
	b) Personenwagen nebst Zubehör . .							
	c) Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör							
2	Vergütung für das zur Erneuerung einzelner Theile der Betriebsmittel erforderliche Material, und zwar:							
	a) Lokomotiven und Tender							
	b) Personenwagen							
	c) Gepäck- und Güterwagen							
3	Vergütung für Ausführung von Arbeiten zur Unterhaltung der Bahnanlagen, Telegraphen u. s. w.							
4	Vergütung für Ausführung von Arbeiten für Rechnung der Neubauverwaltung .							
5	Vergütung für Ausführung von Arbeiten für die Reichspostverwaltung							
6	Vergütung für Ausführung von Arbeiten für fremde Eisenbahnen							
7	Vergütung für Ausführung von Arbeiten für Privatpersonen							
8	Aus dem Verkauf der bei der Arbeit gewonnenen alten Materialien und Materialabfälle, soweit der Erlös der Werkstättenabtheilung zufließt							
	Es werden voraussichtlich alte Materialien gewonnen werden im Betrage von . . . . . ℳ							
	Davon sind bei Titel 5 des Betriebsetats zu vereinnahmen . . =							
	Bleibt Einnahme für die Werkstättenverwaltung							
9	Vergütung für Ausführung von Arbeiten für Rechnung anderer selbständiger Konten der eigenen Bahn							
10	Sonstige Einnahmen							
	Summe der Einnahmen . .							

Titel	Position	Unterposition	Ausgabe	Betrag für 1. April 189 ./9 .	Der Etat für 1. April 189 ./9 . setzt aus	Mithin sind für 1. April 189 ./9 . mehr	Mithin sind für 1. April 189 ./9 . weniger	Die wirkliche Soll-ausgabe für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt		Bemerkungen
				ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	ℳ	₰	
I.			**Titel I. Generalkosten.**							
			a) Persönliche Ausgaben.							
	1		Gehälter							
	2		Wohnungsgeldzuschüsse für die Beamten							
	3	1	Besoldungen außeretatsmäßiger Beamten.							
		2	Vergütung an außerhalb des Beamtenverhältnisses im mittleren Dienste beschäftigte Gehülfen . .							
	4		Stellenzulagen							
	5		Orts- und Theuerungszulagen, Miethsentschädigungen.							
	6		Tage- und Stücklöhne:							
		1	für die Hülfskräfte im unteren Dienste							
		2	für die Werkstattsvorarbeiter .							
		3	für die Hülfsarbeiter . . .							
	7		Zulagen an frühere Gesellschaftsbeamte, künftig wegfallend . . .							
	8	1	Tagegelder und Reisekosten . .							
		2	Umzugskosten							
		3	Stellvertretungskosten, Kommandogelder u. s. w.							
	9		Für Dienstkleidung und Dienstkleiderentschädigung							
	10		Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen an Beamte							
	11		Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene							
	12		Zuschüsse zu Krankenkassen							
	13		Zuschüsse zu der Pensionskasse für die Arbeiter							
			Summe Titel Ia. Persönliche Ausgaben							
			b) Sächliche Ausgaben.							
	14		Bureaubedürfnisse (als Schreib-, Zeichen- und Packmaterialien, Bücher und andere Drucksachen, Karten, Pläne u. s. w.							
			Zu übertragen . . .							

Titel	Position	Unterposition	Ausgabe	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Der Etat für 1. April 189./9. setzt aus ℳ	Mithin sind für 1. April 189./9. mehr ℳ	Mithin sind für 1. April 189./9. weniger ℳ	Die wirkliche Sollausgabe für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt ℳ	₰	Bemerkungen.
(I.)	(14)		Uebertrag . . .							
	15		Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Diensträume (Bureaus u. s. w.), sowie Haltung von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers in den Magazinen .							
	16		Unterhaltung und Ergänzung der Bureauinventarien							
	17	1	Kosten für Bekanntmachungen . .							
		2	Portokosten und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen							
	18		Unterhaltung und Ergänzung der Werkstattsanlagen einschl. Geleise, der mechanischen Ein- und Vorrichtungen (Drehscheiben, Schiebebühnen u. s. w.)							
	19		Unterhaltung und Ergänzung der Werkzeuge und Geräthe für die Werkstätten							
	20		Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Werkstattsräume . . .							
	21		Unterhaltung und Ergänzung der stehenden Dampfmaschinen einschl. Dampfkessel und Wellenleitungen							
	22		Nußkohlen (Steinkohlen zu Schmiedefeuern)							
	23		Sonstige Ausgaben							
			Summe Titel Ib. Sächliche Ausgaben							
			Dazu Summe Titel Ia. Persönliche Ausgaben							
			Summe Titel I. Generalkosten							

Titel	Position	Nr.	Ausgabe	Betrag für 1. April 189 ./9 . ℳ	Der Etat für 1. April 189 ./9 . setzt aus ℳ	Mithin sind für 1. April 189 ./9 . mehr ℳ	weniger ℳ	Die wirkliche Sollausgabe für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt ℳ	₰	Bemerkungen.
II.			**Titel II. Spezialkosten der Werkstätten.**							
	1		A. Löhne und zwar:							
		1	für Unterhaltung der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör:							
			a) Gewöhnliche Unterhaltung . .							
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung							
			Summe Nr. 1 . .							
		2	für Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör:							
			a) Gewöhnliche Unterhaltung .							
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung							
			Summe Nr. 2 . .							
		3	für Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör:							
			a) Gewöhnliche Unterhaltung . .							
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung							
			Summe Nr. 3 . .							
			Hierzu Summe Nr. 2 . .							
			Summe Nr. 1 . .							
			Summe Lohn für Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen . .							
		4	für Unterhaltung der Bahnanlagen für Rechnung der Betriebsverwaltung							
		5	für Ausführung von Arbeiten für Rechnung der Neubauverwaltung							
		6	für Ausführung von Arbeiten für Rechnung der Reichspostverwaltung							
		7	für Ausführung von Arbeiten für Rechnung fremder Eisenbahnen .							
		8	für Ausführung von Arbeiten für Rechnung von Privatpersonen .							
		9	für Ausführung von Arbeiten für Rechnung anderer selbständiger Konten der eigenen Bahn . . .							
			Summe Position 1 „Lohn" . .							

Titel	Position	Nr.	Ausgabe	Betrag für 1. April 189 ./9 . ℳ	Der Etat für 1. April 189 ./9 . setzt aus ℳ	Mithin sind für 1. April 189 ./9 . mehr ℳ	weniger ℳ	Der Werth der voraussichtlich bei der Arbeit zu gewinnenden alten Materialien ist veranschlagt auf ℳ	Die wirkliche Sollausgabe für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt ℳ ₰	Bemerkungen.
II.	2		B. Material und zwar:							
		1	zur Unterhaltung der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör:							
			a) Gewöhnliche Unterhaltung							
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung							
			c) Erneuerung							
			Summe Nr. 1							
		2	zur Unterhaltung der Personenwagen nebst Tender							
			a) Gewöhnliche Unterhaltung							
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung							
			c) Erneuerung							
			Summe Nr. 2							
		3	zur Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör:							
			a) Gewöhnliche Unterhaltung							
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung							
			c) Erneuerung							
			Summe Nr. 3							
			Hierzu Summe Nr. 2							
			Summe Nr. 1							
			Summe Material zur Unterhaltung der Lokomotiven und Wagen							
		4	zur Unterhaltung der Bahnanlagen für Rechnung der Betriebsverwaltung . .							
			Zu übertragen							

Titel	Position	Nr.	Ausgabe	Betrag für 1. April 189 ./9 . ℳ	Der Etat für 1. April 189 ./9 . setzt aus ℳ	Mithin sind für 1. April 189 ./9 . mehr ℳ	weniger ℳ	Der Werth der voraussichtlich bei der Arbeit zu gewinnenden alten Materialien ist veranschlagt auf ℳ	Die wirkliche Sollausgabe für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt ℳ	₰	Bemerkungen.
(II)	(2)		Uebertrag								
		5	zur Ausführung von Arbeiten für Rechnung der Neubauverwaltung . . .								
		6	zur Ausführung von Arbeiten für Rechnung der Reichspostverwaltung . .								
		7	zur Ausführung von Arbeiten für Rechnung fremder Eisenbahnen								
		8	zur Ausführung von Arbeiten für Rechnung von Privatpersonen								
		9	zur Ausführung von Arbeiten für Rechnung anderer selbständiger Konten der eigenen Bahn								
			Summe Position 2 „Material"								
			Dazu Summe Position 1 „Lohn"								
			Summe Titel II. Spezialkosten der Werkstätten .								
			Es sind Titel I die Generalkosten veranschlagt auf. .								
			Summe der Ausgaben								

Titel	Position	Nr.	Ausgabe	Lohn ℳ	Material ℳ	Generalkosten ℳ	Summe ℳ	Der Werth der voraussichtlich bei der Arbeit zu gewinnenden alten Materialien ist veranschlagt auf ℳ	Es sind zur Erstattung zu berechnen ℳ	Der Etat für 1. April 189./9. setzt aus ℳ	Bemerkungen
			Zusammenstellung der Ausgabebeträge für 1. April 189./9.								
		1	Unterhaltung der Lokomotiven und Tender nebst Zubehör:								
			a) Gewöhnliche Unterhaltung . .								
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung								
			c) Erneuerung								
			Summe 1 für Lokomotiven und Tender .								
		2	Unterhaltung der Personenwagen nebst Zubehör:								
			a) Gewöhnliche Unterhaltung . .								
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung . . .								
			c) Erneuerung								
			Summe 2 für Personenwagen								
		3	Unterhaltung der Gepäck- und Güterwagen nebst Zubehör:								
			a) Gewöhnliche Unterhaltung . .								
			b) Außergewöhnliche Unterhaltung und Ergänzung								
			c) Erneuerung								
			Summe 3 für Gepäck- und Güterwagen . .								
			Summe für Unterhaltung u. s. w. der Betriebsmittel								
		4	Unterhaltung der Bahnanlagen für Rechnung der Betriebsverwaltung								
		5	Arbeitsausführungen für Rechnung der Neubauverwaltung								
			Zu übertragen . .								

Titel	Position	Nr.	Ausgabe	Lohn ℳ	Material ℳ	Generalkosten ℳ	Summe ℳ	Der Werth der voraussichtlich bei der Arbeit zu gewinnenden alten Materialien ist veranschlagt auf ℳ	Es sind zur Erstattung zu berechnen ℳ	Der Etat für 1. April 189 ./9 . setzt aus ℳ	Bemerkungen
			Uebertrag .								
		6	Arbeitsausführungen für Rechnung der Reichspostverwaltung . . .								
		7	Arbeitsausführungen für Rechnung fremder Eisenbahnen								
		8	Arbeitsausführungen für Rechnung von Privatpersonen								
		9	Arbeitsausführungen für Rechnung anderer selbständiger Konten der eigenen Bahn								
			Summe								
			Hierzu von Titel I.								

Eisenbahn-Direktionsbezirk ....

Etat der Gasanstalten.

Position.	Einnahme.	Betrag für 1. April 189./9.	Der Etat für 1. April 189./9. setzt aus	Mithin sind für 1. April 189./9. mehr	Mithin sind für 1. April 189./9. weniger	Die wirkliche Soll-Einnahme für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt		Bemerkungen.
		M	M	M	M	M	₰	
1	Aus dem Erlöse für Gas, welches abgegeben wird:							
	a) an andere eigene Konten (Betriebsverwaltung, Werkstättenverwaltung u. s. w.)							
	b) an fremde Eisenbahnverwaltungen ausschließlich des Erlöses unter d							
	c) an sonstige Staatsbehörden, sowie an Gemeindebehörden und Private							
	d) Erlös für Gasverbrauch der auf fremden Eisenbahnen laufenden Wagen der eigenen Verwaltung							
2	Aus dem Erlöse für verkaufte oder bei der eigenen Verwaltung verwendete Nebenerzeugnisse, als:							
	a) Kokes							
	b) Theer							
	c) Ammoniakwasser							
	d) flüssigen Kohlenwasserstoff u. s. w.							
3	Aus dem Erlöse für alte Materialien und Materialienabfälle, soweit der Erlös der Gasanstaltsverwaltung zufließt							
4	Sonstige Einnahmen							
	Summe der Einnahmen . . .							

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Der Etat für 1. April 189./9. setzt aus ℳ	Mithin sind für 1. April 189./. mehr ℳ	weniger ℳ	Die wirkliche Sollausgabe für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt ℳ	₰	Bemerkungen.
I.			**Titel I. Generalkosten.**							
			a. Persönliche Ausgaben.							
	1		Gehälter							
	2		Wohnungsgeldzuschüsse für die							
	3		Beamten							
		1	Besoldungen außeretatsmäßiger Beamten							
		2	Vergütung an außerhalb des Beamtenverhältnisses im mittleren Dienste beschäftigte Gehülfen .							
	4		Stellenzulagen							
	5		Orts- und Theuerungszulagen, Miethsentschädigungen. . . .							
	6		Zulagen an frühere Gesellschaftsbeamte, künftig wegfallend . .							
	7	1	Tagegelder und Reisekosten. . .							
		2	Umzugskosten							
		3	Stellvertretungskosten, Kommandogelder u. s. w.							
	8		Für Dienstkleidung und Dienstkleiderentschädigung							
	9		Außerordentliche Remunerationen und Unterstützungen an Beamte							
	10		Unterstützungen an Arbeiter und deren Hinterbliebene							
	11		Zuschüsse zu Krankenkassen. . .							
	12		Zuschüsse zu der Pensionskasse für die Arbeiter							
			Summe Titel I a. Persönliche Ausgaben							
			b. Sächliche Ausgaben.							
	13		Bureaubedürfnisse (als: Schreib-, Zeichen- und Packmaterialien, Bücher und andere Drucksachen, Karten, Pläne u. s. w.) . . .							
	14		Heizung, Erleuchtung und Reinigung der Diensträume (Bureaus u. s. w.), sowie Haltung von Wächterhunden und Beseitigung des Ungeziefers in den Magazinen							
	15		Unterhaltung und Ergänzung der Bureauinventarien							
	16	1	Kosten für Bekanntmachungen .							
		2	Portokosten und sonstige Frachtgebühren für dienstliche Sendungen							
			Zu übertragen . . .							

Titel.	Position.	Unterposition.	Ausgabe.	Betrag für 1. April 189./9. ℳ	Der Etat für 1. April 189./9. setzt aus ℳ	Mithin sind für 1. April 189./. mehr ℳ	Mithin sind für 1. April 189./. weniger ℳ	Die wirkliche Sollausgabe für 189./9. abzüglich des Solls nach der vorjährigen Rechnung beträgt ℳ	₰	Bemerkungen.
			Uebertrag . . .							
(I)	17		Unterhaltung und Ergänzung der Gasanstaltsanlagen einschl. etwaiger Geleise, der mechanischen Ein- und Vorrichtungen (Drehscheiben, Schiebebühnen u. s. w.)							
	18		Unterhaltung und Ergänzung der Werkzeuge und Geräthe für die Gasanstalten.							
	19		Unterhaltung und Ergänzung der Dampfmaschinen, Dampfkessel, Retortenöfen und sonstigen Apparate, sowie der Hauptrohrleitungen bis zum Eintritte in die einzelnen Beleuchtungsbezirke, als Bahnhöfe und Gebäude u. s. w.							
	20		Sonstige Ausgaben							
			Summe Titel Ib. Sächliche Ausgaben							
			Dazu Summe Titel Ia. Persönliche Ausgaben							
			Summe Titel I. Generalkosten . . .							
			Titel II. Spezialkosten der Gasanstalten.							
			A. Löhne.							
	21		Löhne der Arbeiter							
			B. Material.							
	22	1	Kohlen zur Gasbereitung . . .							
		2	Oel desgleichen.							
	23		Feuerbeständige Materialien . .							
	24	1	Kohlen, Kokes zur Feuerung. .							
		2	Sonstige Materialien (Putzöl u. s. w.)							
			Summe B. Material . . .							
			C. Nebenkosten.							
	25		Frachten							
	26		Sonstige Nebenkosten, als Auf- und Abladekosten, Wiegegebühren u. s. w.							
	27		Sonstige Ausgaben							
			Summe C. Nebenkosten . . .							
			Dazu Summe B. Material . .							
			= Summe A Lohn . . .							
			Summe Titel II. Spezialkosten . .							
			Es sind Titel I. die Generalkosten veranschlagt auf							
			Summe der Ausgaben . . .							

Druck von W. G. Korn in Breslau

Druck von W. G. Korn in Breslau.

Krönig, Fritz

Die Verwaltung der Preußischen Staats-Eisenbahnen Dargestellt von Fritz Krö
nig

Bd.: 2.

Breslau 1892